



Tingvalla

En ny-gammal entré till Söderåsen
Tingvalla - a new old entrance to Söderåsen



Christoffer Andersson

Självständigt arbete • 30 hp

Sveriges Lantbruksuniversitet, SLU

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Hållbar stadsutveckling, ledning, organisering och förvaltning -
masterprogram

Alnarp 2021

Tingvalla - en ny-gammal entré till Söderåsen

Tingvalla - a new old entrance to Söderåsen

Christoffer Andersson

2

Handledare: *Stefan Lindberg*, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Examinator: *Anna Peterson*, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Bitr. examiner: *Kristin Wegren*, SLU, Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Omfattning: 30 hp

Nivå och fördjupning: A2E

Kurstitel: Independent Project in Landscape Architecture

Kurskod: EX0859

Program: Hållbar stadsutveckling - ledning, organisering och förvaltning - masterprogram

Kursansvarig inst.: Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning.

Utgivningsort: Alnarp

Utgivningsår: 2021

Omslagsbild: Christoffer Andersson

Nyckelord: Gestaltningförslag, transformation, infrastruktur, hållbarhet, entré, Söderåsen

Sveriges Lantbruksuniversitet

Fakulteten för landskapsarkitektur, trädgårds- och växtproduktionsvetenskap

Institutionen för landskapsarkitektur, planering och förvaltning

Abstract

4

After the year of the staycation, 2020, Söderåsen National park seeks new entrances to accommodate the rise in visitors. This project suggests Tingvalla in Åstorp as a suitable location for a new entrance. Tingvalla already has structures in place thus reducing the need to construct these. Further, the location of Tingvalla and Åstorp is of strategic value as it is a hub for rail traffic. However, Tingvalla is in need of becoming more accessible, more open, and safer for visitors. This project investigates how this could be done using existing structures on site.

The project touches on all three sustainability dimensions. Visitors can travel sustainably to the area, they can do so democratically since there is no need for a car to access the area, and the fact that structures already are in place, reducing emissions needed to create a new entrance for Söderåsen.

Sammanfattning

Efter hemesteråret 2020 eftersöker Söderåsens Nationalpark fler entréer för att kunna hantera den ökade besöksmängden. Detta arbete föreslår en ny sådan entré på Tingvalla i Åstorp då Tingvalla redan idag har strukturer på plats och således behöver man inte bygga nya sådana. Vidare ligger Tingvalla och Åstorp strategiskt bra då Åstorp är en knutpunkt vad gäller rälstrafik. Tingvalla behöver däremot göras mer tillgängligt, öppnare och tryggare för besökare. Denna uppsats undersöker hur man kan göra detta genom nyttja redan befintliga strukturer.

Ur hållbarhetsvinkel berör arbetet alla tre dimensioner, då besökare kan resa hållbart till naturområdet, de kan göra så demokratiskt då man kan ta sig dit snabbt och enkelt utan bil, och eftersom strukturer redan finns på plats minskar utsläppen i skapandet av en ny entré till Söderåsen.

Innehållsförteckning

Abstract	4
Sammanfattning	5
Disposition	7
INTRODUKTION	9
Från Stad Till Land	11
Frågeställningar	14
Avgränsningar & Tillvägagångssätt	16
Inspiration	19
BAKGRUND	25
Åstorp och Tingvallas Historia	31
Varför Tingvalla	35
PLATSEN	39
Resan till Tingvalla	41
Inför Gestaltning	60
GESTALTNING	61
Den Gröna Linjen	63
Gestaltning Gröna Linjen	68
Tingvalla	73
Gestaltning Ny Entré	80
Parkeringen	85
Gestaltning Ny Parkering	88
Gläntan	91
Gestaltning Nya Gläntan	94
REFLEKTIONER	101
Källförteckning	106
Bildkällor	108
Publicering & Arkivering	111

Disposition

Uppsatsen är upplagd på följande sätt:

Först kommer avsnittet *introduktion* som, passande nog, introducerar arbetet. Här finns bakgrunden till arbetet, och syfte och mål med arbetet presenteras. Vidare presenteras arbetets avgränsningar samt inspiration av liknande projekt.

Efter det kommer avsnittet *bakgrund*. Här presenteras Söderåsens, Åstorps, och Tingvallas historia. Varför just Tingvalla är en lämplig plats för en ny entré till Söderåsen presenteras också.

Sedan presenteras arbetsområdet under avsnittet *platsen*. Genom att följa med på resan från Åstorps station till Tingvalla, belyses problem, möjligheter, och styrkor. Detta sammanfattas och utgör grunden för nästa avsnitt, *gestaltning*.

Steg för steg går avsnittet igenom skissförslag och analyser innan det slutligen leder fram till det slutgiltiga gestaltungsförslaget. Områdena presenteras i följande ordning: Åstorps Station, Bydegårdshuset, Parkeringen, och Gläntan.

Arbetet avslutas med avsnittet *reflektioner* där valen som gjorts under arbetet diskuteras och problematiseras.



INTRODUKTION

Från Stad Till Land

11

Som ung skånepåg flyttade min familj från Helsingborg till en by i Åstorps kommun då jag och min syster växt ur den lilla lägenheten på Dalhem. Vi fick plötsligt var sitt eget rum, en stor trädgård, och till min förtret, en ny skola. Även om starten i den nya skolan gick knackigt hittade jag mina närmsta vänner där och fick uppleva alla de klassiska tonårsupplevelserna som om de bockades av från en checklista. Ett starkt minne från skoltiden är från en av friluftsdagarna. Dessa var ett slags samlingsdag för samma årskullar i alla grundskolor i Åstorps kommun. På en av dessa besökte vi Tingvalla på Söderåsen i Åstorp i ett slags kvasi-orienteringstävling där själva orienteringen bestod av att följa en stig. Från Tingvalla lämnades jag med två starka intryck: först, vilken otroligt vacker natur jag hade turen att få vandra i. För det andra, hur obehagligt jag tyckte huset som stod vid parkeringen var. Sedan dess har jag bara besökt Tingvalla ett fåtal gånger, oftast genom skolan men någon enstaka gång på eget bevåg. Tingvalla var, däremot, för evigt synonymt med Söderåsen för mig.

Hösten 2020 läste jag en tematisk kurs vid Sveriges Lantbruksuniversitet (SLU) om design av infrastruktur. Pandemin som lamslagit världen hade i Sverige lugnat ned sig över sommaren och undervisning på plats var tursamt nog på kartan igen. Ett av flera studiebesök under kursen var hos Söderåsen Nationalpark vid entrén i Röstånga. Under detta besök lyfte man problemen man hade med överfulla parkeringsplatser och entréer. Eftersom ingen kunde resa utomlands 2020 fick alla semestra hemma (vilket gav ett lyft för uttrycket hemestra). Fler än någonsin besökte Söderåsen Nationalparks två huvudingångar i Röstånga och Skärålid. De lyfte fram behovet av fler entréer och att man gärna ville ha hjälp med detta. Här börjar mitt examensarbete att gro. Eftersom Tingvalla var synonymt med Söderåsen för mig var det en självklarhet att lägga en ny entré där. Vidare finns redan infrastruktur på platsen och den är på gångavstånd till Åstorps central vilket i kombination med öppnandet av Söderåsbanan innebär att fler kan resa bekvämt och hållbart med tåg till Söderåsen.

Efter att jag kontaktat Åstorps kommun fastslogs ett samarbete. Kommunen var i startgroparna med att undersöka hur man skulle kunna göra Tingvalla mer attraktivt. Min roll för Åstorp blev att ta fram ett gestaltungs-förslag för hur man kan göra Tingvalla mer attraktivt medan deras roll är att förankra arbetet i verkligheten genom bland annat att bidra med data och feedback.

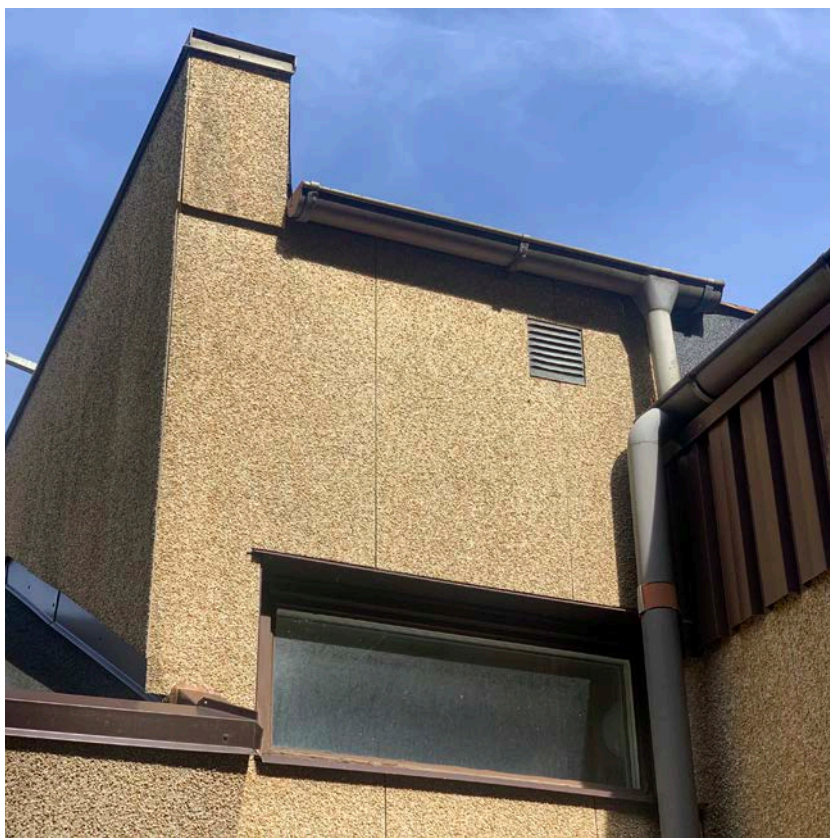
Centralt för arbetet är det faktum att Tingvalla redan idag har viktig infrastruktur på plats. I enlighet med Catherine Dees användande av termen *thrift*, det vill säga principen att leva nätt på jorden (Dee, 2012, s. 10), vill jag i detta arbete undersöka hur man kan nyttja den befintliga infrastrukturen genom att återanvända den grund som idag redan finns på plats och förändra det yttre uttrycket för att skapa en öppnare, tryggare och mer välkomnande plats. Detta bidrar till en lärandeprocess i hur man kan återanvända infrastruktur och samtidigt ge det en känsla av nytt, fräscht och modernt. Vidare ämnar jag ha ett biofiliskt förhållningssätt till formgivningen av Tingvalla, det vill säga låta naturen överrädna beslut, och i förlängning arbeta med trygghet.

Arbetets mål är att ta fram en ny gestaltning för Tingvalla och undersöka i en lärandeprocess hur man kan ta till vara på befintliga strukturer och uppdatera dessa.

Frågeställningar

Hur kan Tingvalla omvandlas till en av Söderåsens huvudentréer, med ökad tydlighet och tillgänglighet?

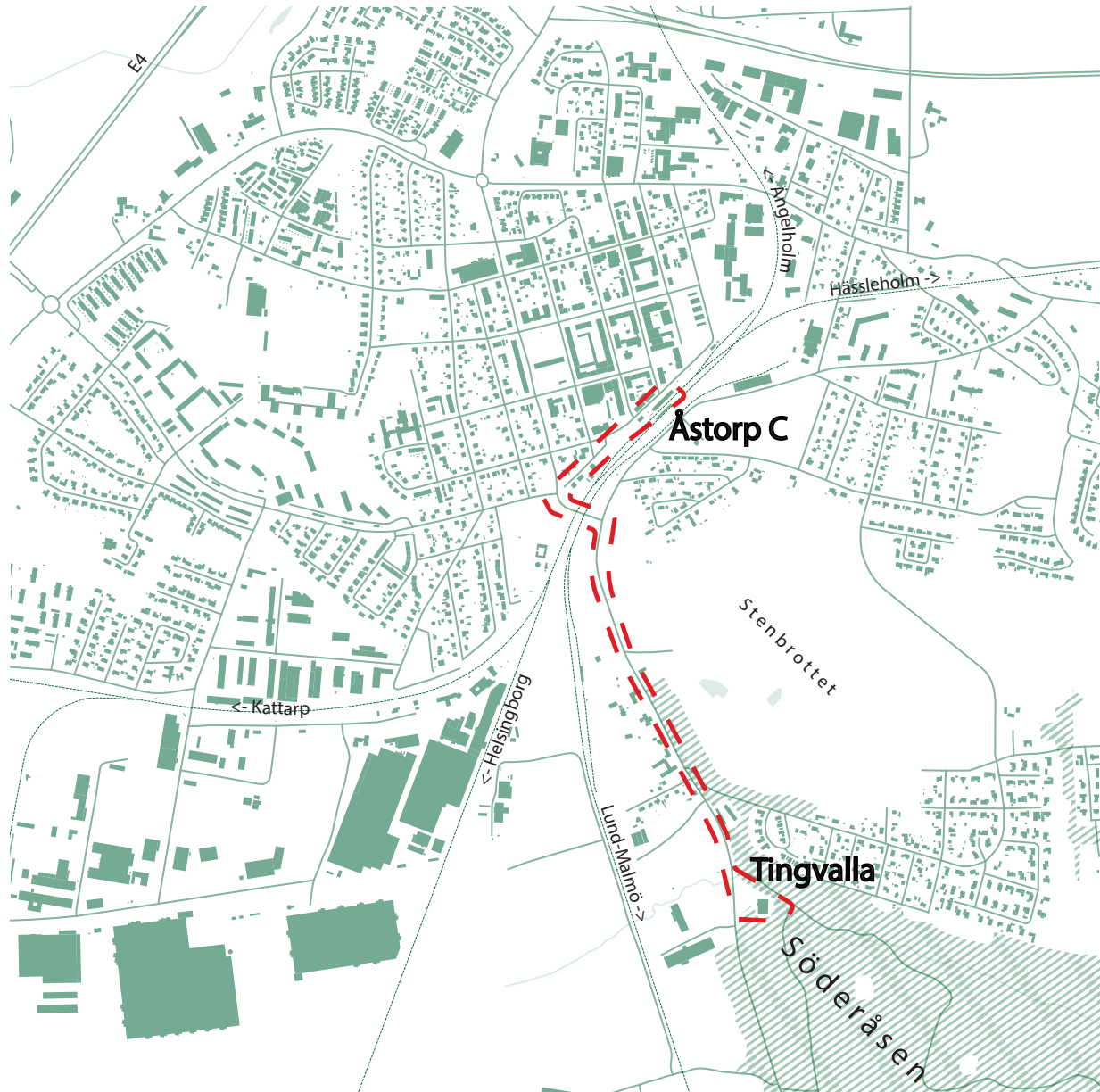
Hur kan befintlig infrastruktur nyttjas i en omvandling av Tingvalla?



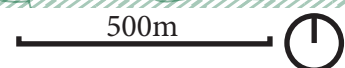
■ *Fasad på Bygdegårdshuset, Tingvalla*

Avgränsningar & Tillvägagångssätt

16



■ Relation mellan Åstorp, Tingvalla och Söderåsen



Det valda arbetsområdet innefattar den mark som tillhör Bygdegårdsföreningen, parkeringsplatsen (ägd av Åstorps Kommun) samt vägen mellan Tingvalla och Åstorps Central. Arbetet fördjupar sig inte i tekniska detaljer utan mynnar ut i ett generellt och utforskande gestaltungsförslag som syftar till att undersöka och besvara frågeställningarna.

Gestaltungsprocessen bestod av en förundersökning av relevanta projekt, egna litteraturstudier, inventering och analys av platsen samt skisser.

Ett flertal platsbesök gjordes för att observera vad som skedde på platsen. Dels gjordes en deltagande observation som besökare för att förstå hur en besökare känner när den brukar platsen, dels gjordes en naturalistisk observation för att observera hur platsen användes av besökare. Utifrån dessa gjordes sedan användningsanalyser samt flödesanalyser.

17

Utifrån dessa analyser inleddes skissningsfasen för att undersöka hur platsen skulle kunna gestaltas. En modell gjordes digitalt i 3D för att förstå rumsliga förhållanden bättre. Här identifierades också vilka platser som behövde större ingrepp och vilka som behövde mindre ingrepp och således blev gestalten ett resultat av analyserna. Efter att ett slutgiltigt skissförslag tagits fram inleddes den slutgiltiga gestaltungsfasen där gestalten togs fram genom digitala medel.

Under arbetets gång gjordes avstämningar med Åstorps Kommun för att se till så att vi båda var överrens om riktningar och ingrepp. Ny information som uppkommit sedan senaste mötet utbyttes och fortsatta riktningar i arbetet bestämdes fram till nästa möte.

Det första mötet skedde mellan mig, projektledare Bengt Nordén och näringslivschef Susann Cardell via Zoom. Under mötet fastslogs faktumet att ett samarbete skulle inledas samt

vilka önskemål Åstorps Kommun hade för arbetet och platsen tillsammans med mina egna viljor med arbetet och platsen. Vidare fastslogs ett datum för ett gemensamt besök på Tingvalla för att diskutera idéer på plats.

Det andra mötet skedde som bestämt på Tingvalla med mig och Bengt Nordén. På plats gick vi igenom, delvis övergripande, delvis i detalj, hela arbetsområdet på Tingvalla.

Tidigt under skissfasen möttes jag och Bengt Nordén på hans kontor i Åstorp för att diskutera den riktning jag valt att gå under denna inledande fas av skissandet. Riktningen fick gott bifall då lösningarna ansågs effektiva och spännande. Den punkt som krävdes mest omarbetning var lokaliseringen av information om vandringsleder. Viktigt var att denna skulle ligga på en logistiskt effektiv plats. I övrigt önskades inte fler ändringar utan jag fick fortsatt kreativt förtroende.

Det sista mötet skedde den sjunde april mellan mig och Bengt Nordén på hans kontor i Åstorp. Under mötet presenterades de övergripande planerna över området innan dessa färdigställdes för arbetet. De sista problemen diskuterades och löstes och godkännande gavs att gå vidare till slutgestaltningen av området.

Inspiration

Det här arbetet är inte först med att återbruka gammal infrastruktur. Los Angelesfloden som efter 1938 helt täcktes i betong och fungerade mer som skyfallsavlopp än som vattendrag har sedan 2007 varit ämne för revitalisering, nu senast ledd av Frank Gehry som 2016 tog fram en vision för hur man skulle kunna skapa vad de kallar för "greenway" (Barasch, D 2019, s. 76).

19

Rockaway Beach Branch, en järnväg på Long Island i New York, byggd på 1880-talet, har sedan 1962 varit övergiven. Som naturen har en tendens att göra återtog den järnvägen som nu är ett grönskande naturområde på 19 hektar. 2013 tog WXY och DLANDstudio fram ett förslag för att skapa även här en greenway 5,6 kilometer lång (ibid,s. 88). Liknande projekt pågår bland annat Atlantas West Point Railroad av Ryan Gravel, Perkins + Will (2005) (ibid, s. 92) och 11th street bridge i Washington av OMA och OLIN (2016) (ibid, s. 96). Kanske mest känt är High Line i New York av James Corner Field; Diller, Scofidio och Renfro; och Piet Oudolf som 2009 transformerade en sträcka övergiven tunnelbaneräls (ibid, s. 202).

Dessa har alla gemensamt med att ändå göra ganska stora ingrepp för att skapa känslan av nytt. Jag vill i detta arbetet arbeta mer minimalistiskt för att undersöka och utforska känslogränsen mellan vad som upplevs nytt och gammalt.

Pritzkvinnarna Lacaton et Vassal arbetar mer i den anda som jag vill följa i detta projekt. När de skulle ta sig an kulturcentret FRAC i Dunkerque, Frankrike, valde de att behålla den stora båthallen i sin helhet då man ville bevara den enormhet som hallens insida besatte. Istället byggde man en kopia i direkt anslutning till den gamla byggnaden, med flexibla ytor för att kunna husera verk av olika skalor. Centralt för dem var att arbeta med minimala, riktade och begränsade ingrepp (Lacaton et Vassal 1).

Lacaton et Vassal tog detta till sin spets redan femton år tidigare då de blev ombudade att renovera och försköna torget Place Léon Aucoc i Bordeaux, Frankrike. Efter att ha besökt platsen ställde de sig samma fråga som jag ställde mig efter att ha besökt Tingvalla igen: Vad innebär försköning egentligen? Man kom fram till att platsen redan besatt kvalitet, charm, och liv. De ansåg att försköning inte hade någon plats där och föreslog därför egentligen att inte göra någonting utöver lite grundläggande underhåll (Lacaton et Vassal 2).

Modet i att inte göra mycket är en stor inspiration för mig i det här projektet. Viktigt är också att identifiera var de större ingreppen måste ske.



■ *FRAC i Dunkerque, Frankrike av Lacaton et Vassal. Foto:*
■ *Philippe Ruault*

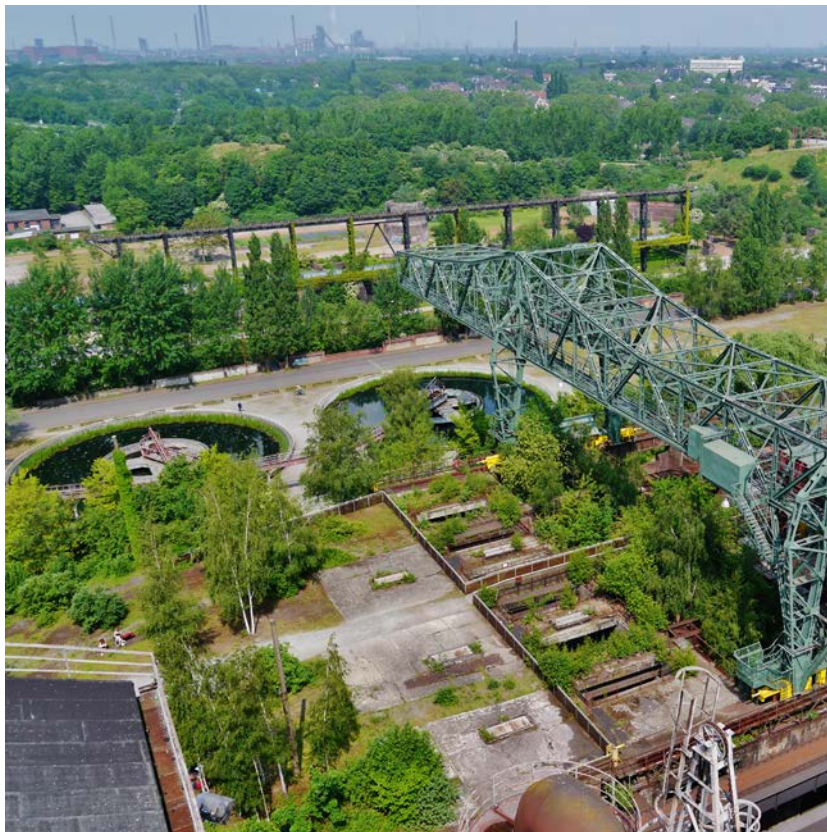
21

■ *Place Léon Aucoc, Bordeaux Frankrike av Lacaton et Vassal*



Ett projekt som också är av stor inspiration är Landschaftspark Duisburg-Nord, i Duisburg, Tyskland. Skapat mellan 1990-2002 av Latz + Partner, är ett återbruk av ett 230 hektar stort ödelagt industriområde. Ledmotivet var att återanvända så mycket som möjligt, dels materiellt, dels strukturellt (Braae, 2015 s. 106).

Denna kreativa återanvändning av strukturer är detta projekts ledmotiv. Från Landschaftspark Duisburg-Nord tar jag med mig att gå in med ett öppet och kreativt sinne i vad strukturer kan vara. Kan en led vara mer än en passage? Kan en fasad vara mer än bara dekorativ?

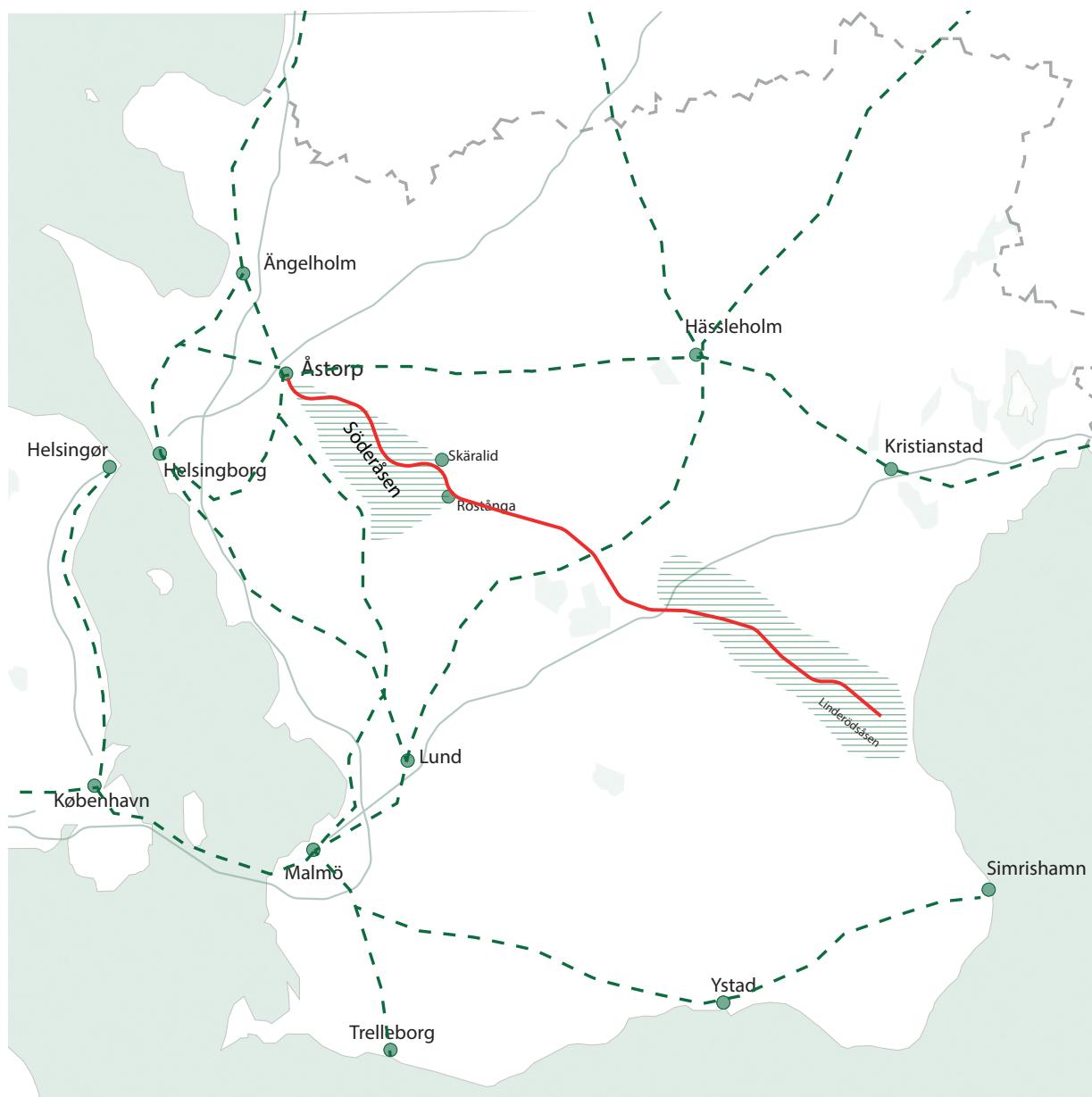


■ Landschaftspark Duisburg-Nord. (Wikimedia)

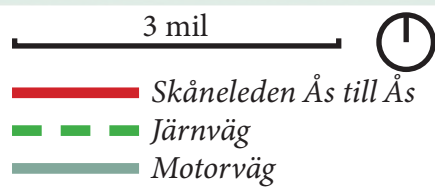


■ Ny gångbro över malmförvaring, Landscahftspark Duisburg-Nord (Braae, E. 2012)

BAKGRUND



■ Åstorp och Söderåsens läge i Skåne.

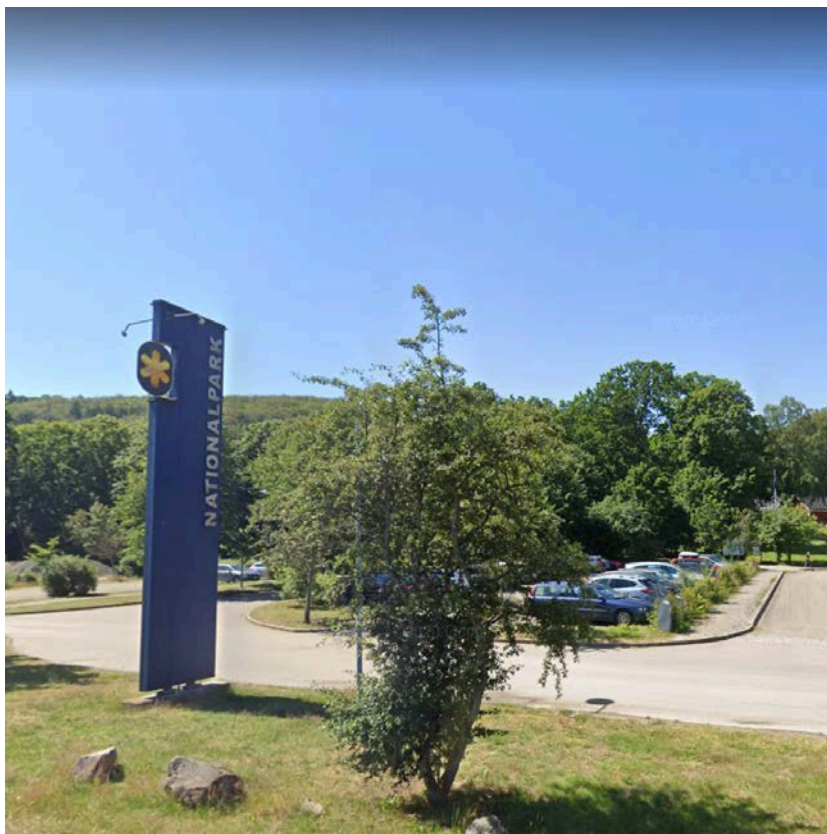


Urhorsten Söderåsen bildades troligen för 400 miljoner år sedan. Förkastningar i bergmassan gjorde att vissa delar sjönk och skapade sprickdalar medan andra reste sig. Den dominerande bergarten är gnejs och gnejsgranit men vulkanisk aktivitet har bland annat lämnat efter sig diabas, vilket gett goda förutsättningar för kalkgynnad växtlighet på sina ställen. Man kan också notera att lavar och mossor skiljer sig mellan den södra sidan som har mer torktåliga lavar medan den norra har mer fuktkrävande mossor och lavar. Åsen har isats ned minst åtta gånger vilket utsatt klipporna för frostsprängning, något man även idag kan uppleva under tidiga vårvintermorgnar (Söderåsens Nationalpark 1).

Människan har brukat jorden på Söderåsen i ett par tusen år och man har hittat fornlämnningar från järnåldern. Stengärrsgårdar löper kors och tvärs över åsen och vittnar om denna aktivitet. Efter att fornlämnarna övergavs lämnades också åsen med ett glest trädbestånd och på mitten av 1800-talet var trädbeståndet som glesast efter betesdrift i området (Söderåsens Nationalpark 2).

Söderåsen har sedan 1800-talet varit populärt bland turister. Främst lockade Skärälid och Odensjön. I slutet av 1800-talet byggdes till och med en järnväg till Röstånga och Skärälid vilket ökade antalet turister i området. Vid skäräliddalens mynning byggde man ett hotell i trä 1906 (ibid.).

På initiativ av länsstyrelserna lades en plan fram för Söderåsen över vilka områden som borde skyddas i naturreservat. Naturvårdsverket tog 1989 fram en nationalparksplan där 1100 hektar av Söderåsen föreslogs bli nationalpark. Den tionde maj 2001 beslutade Sveriges riksdag att bilda Söderåsens Nationalpark på 1625 hektar, denna invigdes den trettonde juni samma år (Söderåsens Nationalpark 3).



■ *Vy mot parkeringen vid entrén i Skäralid.*

Idag har Söderåsen två officiella entréer. Huvudentrén ligger i Skäralid där även Naturum huserar samt en restaurang. I Röstånga ligger den andra entrén och här finns turistinformation och cykeluthyrning (Söderåsens Nationalpark 4) .

Både Röstångas och Skäralids entréer har ett nedtonat uttryck. Platserna är inte visuellt högljudda och är vid första anblick inte anmärkningsvärda utöver den stora Nationalparksskylten. Man möts annars av små skyltar och parkerade bilar. Sedan är det en bit att gå till informationsplatserna och huvudbyggnaderna; ett är ett klassiskt falurött trähus, det andra är ett svartbetsat trähus med modernare uttryck.



■ Entré Naturum och Söderåsen, Skärålid
■ (Sverigesnationalparker)

30

■ Entré och turistbyrå Söderåsen, Röstånga (Turistmål)

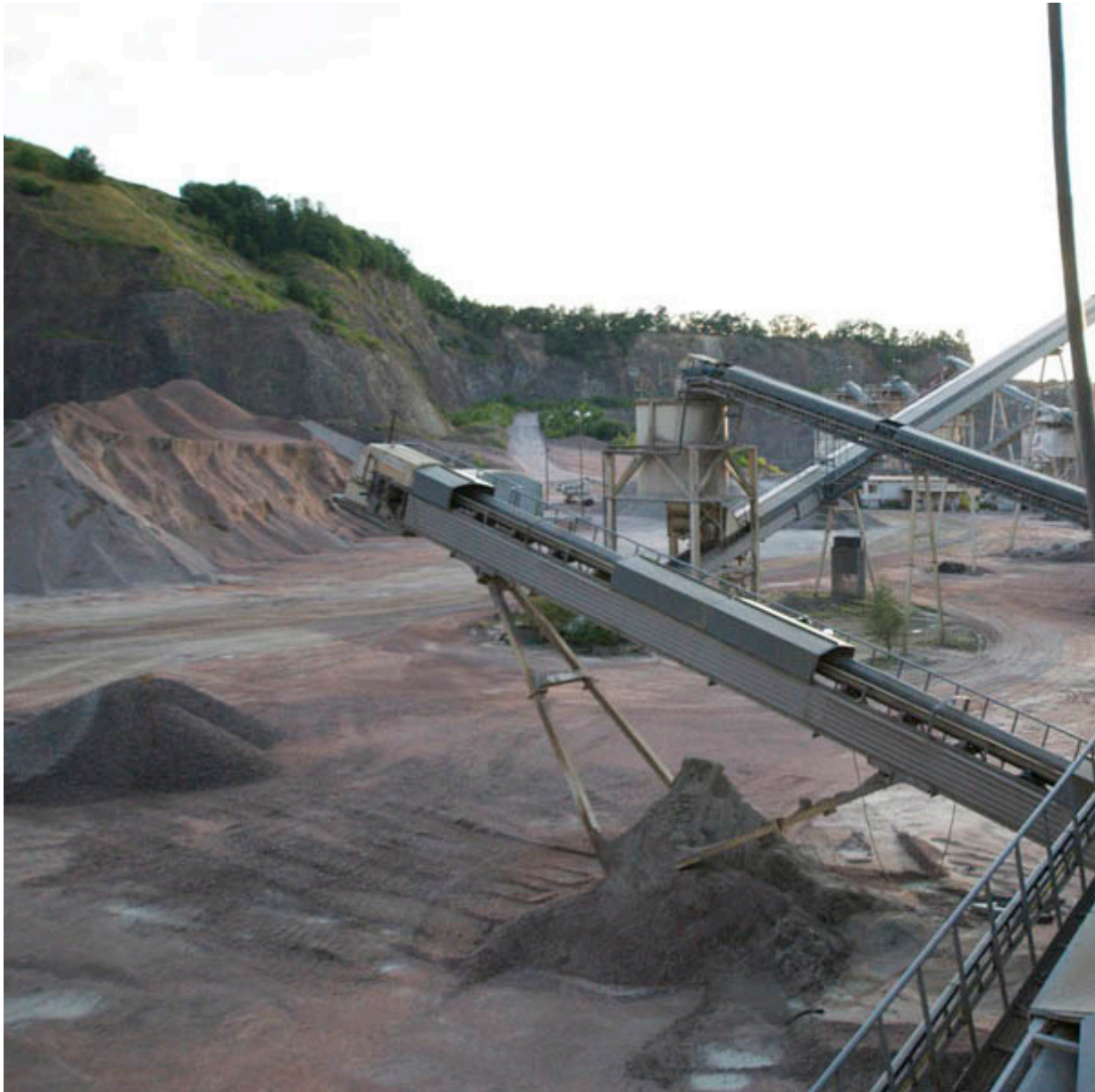


Åstorp och Tingvallas Historia

Åstorps identitet präglas av Söderåsen. Det är den enda centralort som ligger direkt intill urhorsten och stadens hela raison d'être är på grund av Söderåsens påverkan på rörelsemönster. Då tekniken saknades var vägar och järnvägar tvungna att gå runt åsen då de inte kunde gå över den. Vid åsens nordvästra spets uppstod en knutpunkt där vägar och järnvägar korsades, och med knutpunkter uppstår handelsplatser. Platsen råkade även ha goda råvarutillgångar och bra grundvatten. Kombinerat med de goda kommunikationsmöjligheterna var det en attraktiv plats för industrier att lokalisera sig (Åstorp 2012). En av de största industrierna var Skånska Makadamfabriken som grundades 1903. Man producerade makadam till vägmaterial och cement men också betong och förstärkning av järnvägsbankar (Upplev Åstorp, 2020). Fabriken avslutade brytningen 2010 men inte innan man mellan åren 2005-2011 tillverkade 41 000 betongelement till Hallandsåstunneln.



■ Åstorps station, före 1917. (Digital Museum)



■ Gamla makadambrottet, Åstorp. (Tillträde Förbjudet)

Bygdegårdshuset på Tingvallas historia börjar efter branden på Perslunds Hembygdsgård 1930. Sveriges landsbygdsungdom behövde nu en ny mötesplats. Man bildade en byggnadsförening och 1931 restes bygdegårdshuset på Tingvalla (Tingvalla Åstorp). Ovetandes eller ej betyder Tingvalla mötesplats eller samlingsplats (från *ting*, allmän sammankomst (Svenska Akademiens Ordbok 2005) och *valla*, slätt avsedd för ett visst ändamål, ställe som varit medelpunkt i bygden (Runeberg. 2020)). Tingvalla blev just det, en samlingsplats för de som vill spela bingo, dansa, eller bara äta gott. Artister som Jussi Björling, Karl-Gerhard och Edvard Persson spelade här och man var först i landet med entréavgift. Man anordnade djungelnätter med lianer från taket och cirkus med manege och tält. Det var en spännande plats fram till 1960-talet när dansandet började avta. 1985 renoverades och byggdes huset om (Tingvalla Åstorp).

■ Bygdegårdshuset på Tingvalla, okänt datum men innan 1971
(Leader Nordvästra Skåne, 2020)



Varför Tingvalla

Det finns ett flertal anledningar till att lägga en ny entré till Söderåsen vid Tingvalla i Åstorp. Som redan nämnts finns det redan infrastruktur för att ta emot besökare. Här finns informationsskyltar, sittplatser och café. Här finns vindskydd och parkeringsplats. Ingen skog behöver fällas och ingen ny mark behöver tas i anspråk. Alla dessa saker hade behövts byggas och anläggas ifall man skulle välja en annan plats att lägga en ny entré på.

Vidare har Tingvalla inte bara möjlighet att ta emot besökare med bil. Tingvalla ligger bara 1.4 kilometer ifrån Åstorps station vilket möjliggör för Tingvalla att ta emot besökare som reser med tåg eller buss. Denna sträcka har också en separat gång- och cykelväg längs hela sträckan. Båda entréerna vid Skäralid och Röstånga har busshållplatser precis vid ingångarna, däremot åker buss 518 (samma buss som stannar på dessa hållplatser) mellan Klippan och Stehag. För många innebär detta flera byten innan man kommer fram till ingångarna. Från Malmö innebär det byte i Stehag och en restid på minst en timme och tio minuter. Har man otur ligger restiden på två timmar och tio minuter. För en resande från Hässleholm innebär resandet också ett byte i Klippan och en restid på minst en timme och tjugotvå minuter, eller en timme och trettiofem minuter om man har otur.

Under skrivande stund, första halvåret 2021, är restiden till Åstorp inte mycket bättre. Från Malmö tar det en timme och trettiofem minuter med byte i Helsingborg till tåg, en timme och fyrtiotvå minuter med byte i Hässleholm eller en timme och femtiotvå minuter med byte i Helsingborg till buss. Men mot slutet av 2021, december för att vara mer exakt, skall Söderåsbanan stå klar. Detta

är en enkelspårig rälsväg som använts av godstrafiken men som nu ska moderniseras för att även ta persontrafik. Söderåsbanan går från Teckomatorp till Åstorps station och kommer resultera i tre nya tågstationer i Svalöv, Kågeröd, och Billesholm. Med denna sträcka klar kommer restiden från Malmö C till Åstorp Station minska till sextio minuter, alltså i snitt fyrtyotvå minuter kortare restid än innan, och tio minuter snabbare restid än till Skäralid utan att byte behövs (Trafikverket 18/5-2020)

Från Hässleholm tar det oberoende från Söderåsbanan fyrtyo minuter med tåg och utan byten att ta sig till Åstorps Station, alltså fyrtyotvå minuter kortare restid än till Skäralid. Vidare har Tingvalla upptagningsområde i Danmark då det från Helsingör skulle ta en timme och nio minuter, och från Köpenhamn skulle ta en timme och fyrtyo minuter med Söderåsbanan, kontra till Skäralid från Helsingör på en timme och fyrtyotvå minuter som bäst och två timmar och tjugotvå minuter som värst; och från Köpenhamn en timme och femtyofem minuter med två byten som bäst och tre timmar och fem minuter som med tre byten som värst.

Tabell över restider till Skärlida och Åstorp från Malmö, Hässleholm, Helsingör, och Köpenhamn.

	Skäralid	Åstorp	Åstorp m. Söderåsbanan
Malmö	70-130 min (1)	92-112 min (1)	60 min (0)
Hässleholm	82-95 min (1)	40 min (0)	40 min (0)
Helsingör	102-142 min (2)	69 min (1)	69 min (0)
Köpenhamn	115-185 min (2-3)	132 min (1)	100 min (1)

Restid (antal byten)

Källa: <https://www.skanetrafiken.se>

Idag är Tingvalla välkänt för Åstorpsborna och en plats man kommer till för vandring och naturnärhet. Bygdegårdshuset huserar en café- och restaurangverksamhet och orienteringsföreningen IS Skanne har klubbtrymme i souterrängvåningen. Tyvärr har underhållet på platsen halkat efter vilket resulterat i en intetsägande parkering och bortglömd omgivning. Att Tingvalla är en entré till Söderåsen är otydligt och det avskilda läget gör att platsen utsätts för vandalism och häng som skapar otrygghet. Kopplingen till resten av staden är också bristfällig med dålig skyltning, svåridentifierad gång- och cykelväg och stora vägar och järnvägar som utgör barriärer, kanske mer visuell och mentalt än fysiskt då dessa redan har infrastruktur som gör det möjligt att korsa dem. Men i alla dessa tillkortakommanden ligger också potentialen i området. Allt finns redan på plats; det ska bara putsas till.



■ Plan över Tingvalla.

50m



PLATSEN

Resan till Tingvalla

Eftersom Tingvalla redan är välkänt bland Åstorpsborna kan vi anta att det inte är de som i första hand behöver vägledning för att ta sig till området. Istället kommer fokus ligga på förstagångsbesökare från utomsöcknes då dessa kommer behöva mest hjälp med att hitta till Tingvalla.

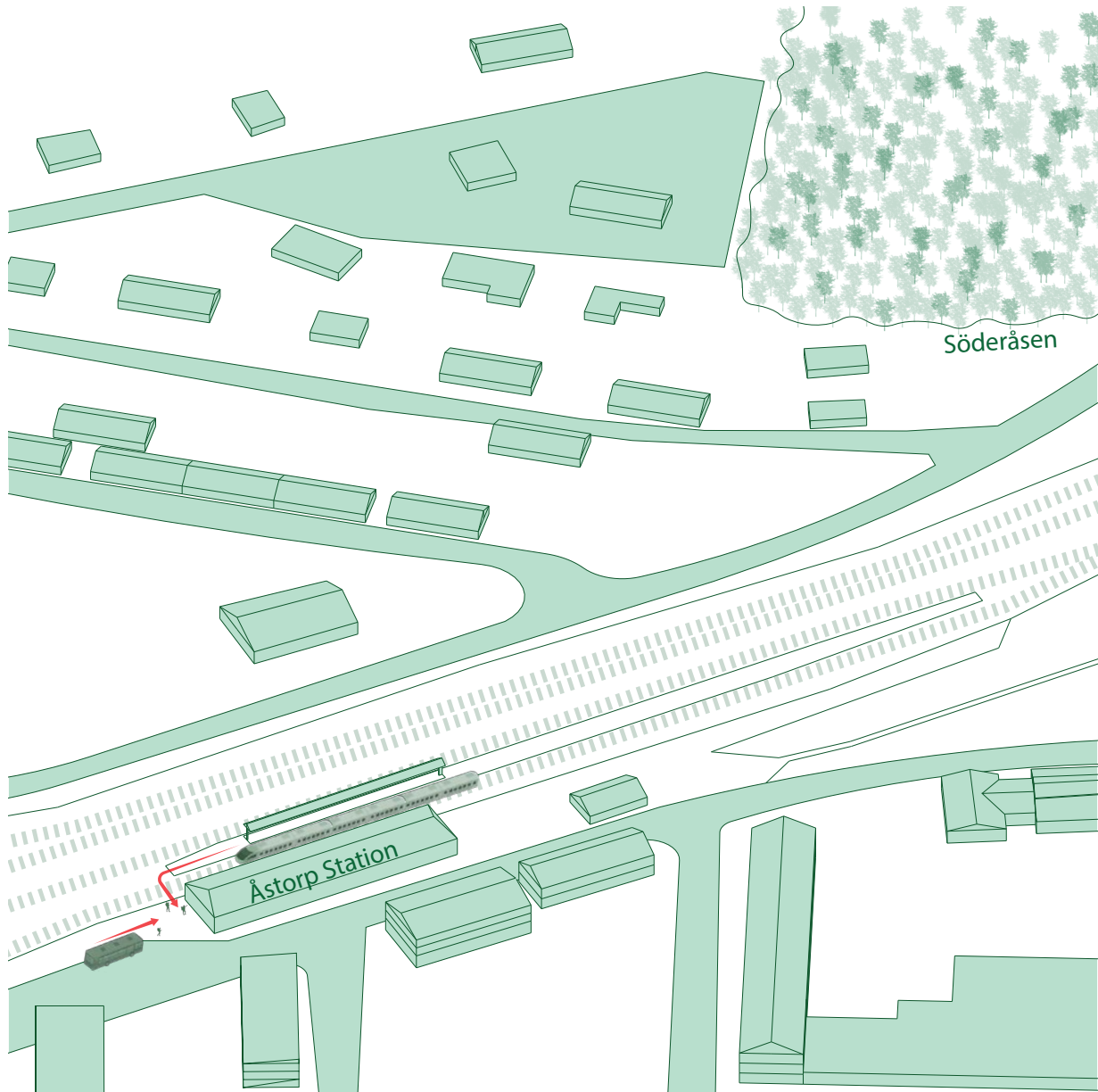
41

Man kan ta sig till Tingvalla på två primära sätt. Antingen reser man med bil, eller så reser man kollektivt. Om man reser med bil är det lätt att hitta med hjälp av GPS. Reser man kollektivt kan man kanske också använda sig av GPS men förvirring kan ändå lätt uppstå vilket kommer illustreras härnäst. Vidare vill man kanske inte som naturområdesbesökare vara fastklustrad vid mobilen. Det är också till Åstorps fördel att besökare inte behöver klustra sig till mobilen utan att de istället kan lyfta blicken och ta in sin omgivning.

Reser man kollektivt anländer man i Åstorp till Åstorps station oavsett om det är med tåg eller med buss. Stationshuset är väl tilltaget och att hitta information är relativt lätt även om denna information kan vara svårtydd.

Åstorps station och otydlig information

42



■ Både bussresenärer och tågresenärer anländer vid samma punkt.

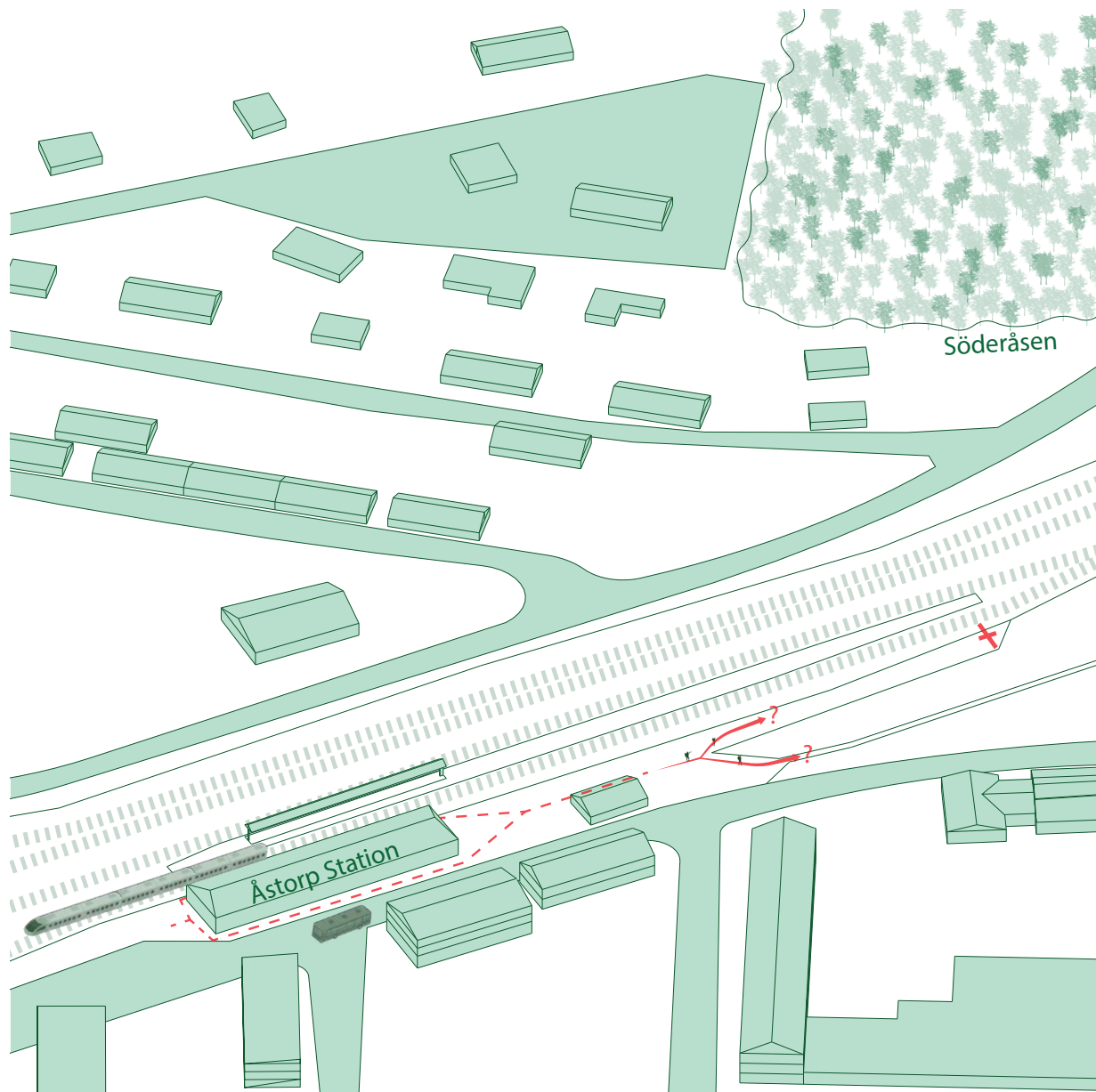


Vid stationens norra gavel syns en stor karta som visar kommunens geografi. Här kan man också ta reda på hur man tar sig till Tingvalla. Man behöver däremot redan ha någorlunda uppfattning var Tingvalla ligger i relation till staden då registret över platser i kommunen är väl tilltagen. På skyltens vänstra sida syns platser som kommunen vill lyfta för nya besökare. Dessa saknar rubriker och de ord som avslöjar vad platsen är, är gömda i brödtext. Det står t.ex. **“Åstorp ligger på Söderåsen”**, när man istället borde ha skrivit det som **“Åstorp ligger på Söderåsen”**. Platserna ackompanjeras också av bilder som ger besökaren ett smakprov på hur platsen är. Bilderna kommer före texten vilket är rimligt. Man har även numrerat dessa bilder så att man lätt kan hitta dem på den stora kartan. Tyvärr uppstår här förvirring även för mig som är bekant med området. På den karta som visar staden Åstorp är Tingvalla numrerad som 4. Bild nummer 4 handlar istället om ett gruvmuseum. Istället har man valt att placera Söderåsinformationen på den karta som visar Åstorp kommun, en karta som inte visar hur man som besökare kan ta sig till platsen. Denna bristfälliga och förvirrande information kan göra resandet stressigt och frustrerande.

43



■ Otydlig användning av fetstil gör det svårt att snabbt hitta vad man letar efter.



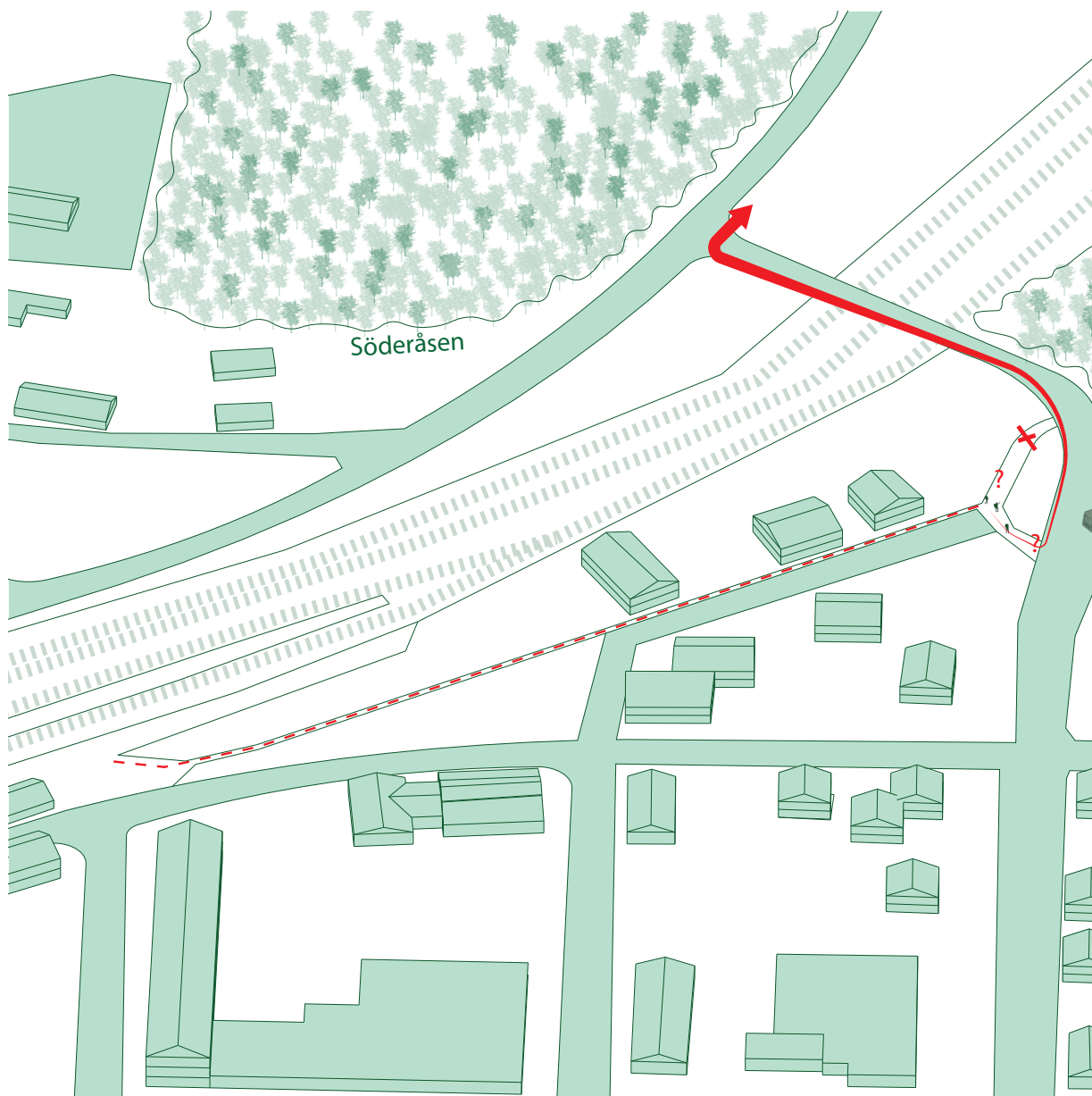
■ Skyltningen ger resenären otydliga vägskäl.





■ Otydligt vägskäl med dålig skyltning.

Anländer man med tåg kan man med tur observera vägledningsskylten till Söderåsen/Tingvalla på stationshuset. Skylten är något gömd bakom en rökning förbjuden-skylt samt bommen för tågöverfart. Lyckas man se den är riktningen mot Tingvalla tydlig. Längst söderut på den östra gaveln sitter en likadan skylt som bekräftar riktningen för besökaren. Otydligt blir det istället när man får vägskålet att antingen fortsätta längst med perrongen då man inte riktigt ser slutet på denna, eller om man ska vika av åt höger. För att ta sig till Tingvalla skall man vika av åt höger och små skyltar bekräftar detta val.



■ Över eller under är den stora frågan vid sista vägskelet.

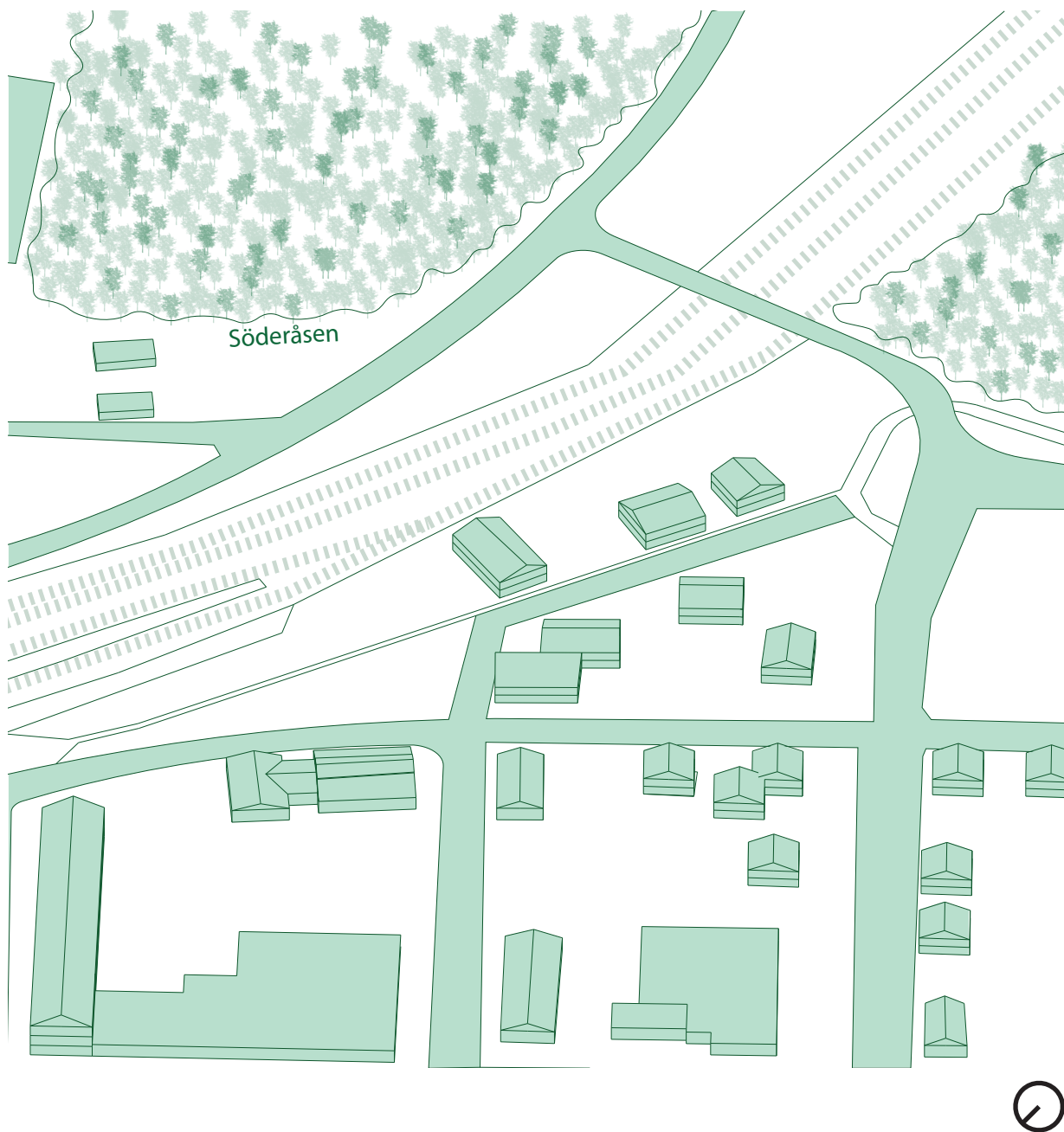




■ *Vägen tillsammans med skyltning lurar ned besökare under vägen, när man egentligen skall gå över den.*

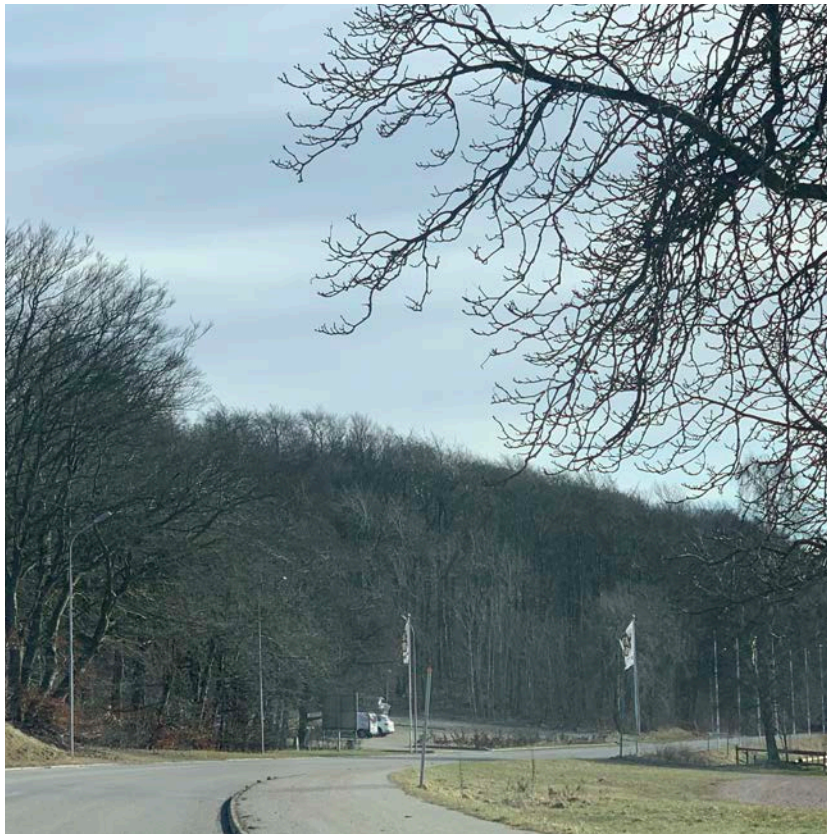
Besökaren står inför ytterligare ett vägskal längre ned för vägen. Vägen viker naturligt av ned åt vänster för att passera under Västergatan. Till höger går en asfalterad led och uppe på Västergatan syns en skylt med texten "Söderåsen Tingvalla" som pekar åt vänster. Det är inte orimligt att tro att man ska följa den väg man gått längs till vänster in under Västergatan och vidare, när man istället ska vika av snett åt höger upp på Västergatan för att sedan ta vänster och följa Västergatan över tågspåren.

Följer man Västergatan når man en T-korsning med tydlig skyltning mot Tingvalla, höger in på Vramsvägen. Framför besökaren är en sträcka på en kilometer som inte ger några tecken på om man är på rätt väg eller ej.





På Tingvalla



50

■ *Vy mot Tingvallas parkering.*

Mot slutet av denna kilometer-långa väg, med utsikt från ett krön, kan man se flaggor och en parkering. Detta bekräftas när man kommer närmare som Tingvalla och entrén till Söderåsen. Men väl på plats är området anonymt. En liten skylt på det stora Bygdegårdshuset avslöjar först att här ligger en restaurang och sedan i mindre text att man är på Tingvalla. Precis vid parkeringens slut syns tre skyltar. På dessa finns tre olika kartor av olika åldrar som visar Söderåsen. En av dessa är tydligare och visar Skåneleden SL3 “ås till ås” och visar tydligt var man är på leden. Vidare visar den åt vilket håll man ska gå för att nå ett visst mål samt hur långt det är till detta mål. På alla tre skyltar finns information om allemansrätten och diverse annan information. Som besökare upplevs det rörigt och förvirrande. Vilken skylt är bäst uppdaterad? Efter detta ser man två skyltar till med samma information.



■ Gång- och cykeltrafikanter anläder vid en smal remsa norr om parkeringen.





■ *Vy mot Bygdegårdshuset.*

52

■ *En kvintett av förvirrande skyltar.*





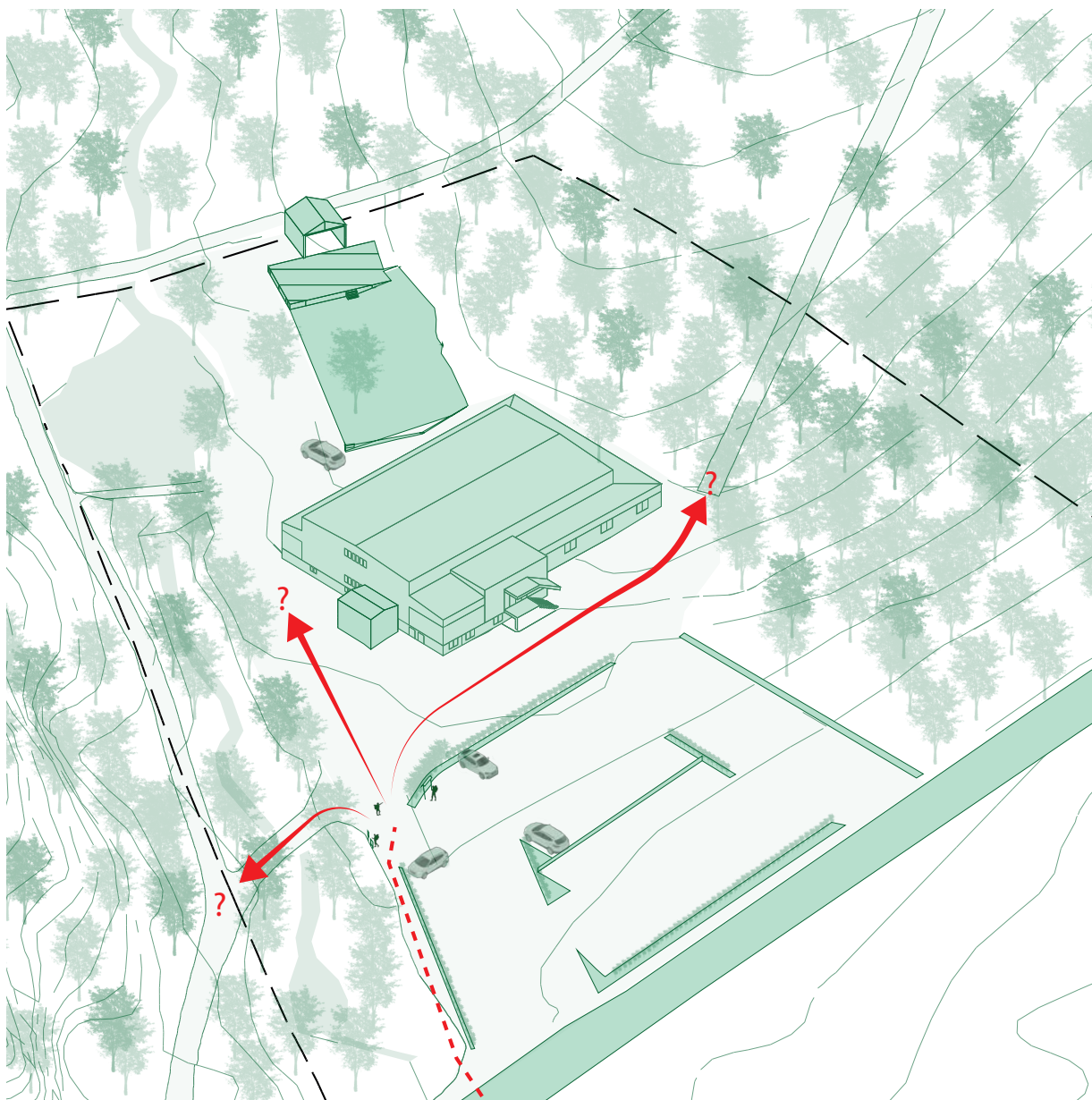
■ Skyltarna är placerade på parkeringens nordöstra hörn.





■ *Elskåp och brunn.*

Vid skyltarna skymmer en stor avenbokhäck området bakom. Det finns synliga elskåp samt en dåligt underhållen brunn vilket drar ner upplevelsen. Huset i sig är inte särskilt inbjudande och entré till restaurangen vetter bort från besökaren. Fasaden mot besökaren är relativt stängd och avvisande. Skyltning för var man kan få tag på vatten är liten och skymms av det gråa tillbygget.



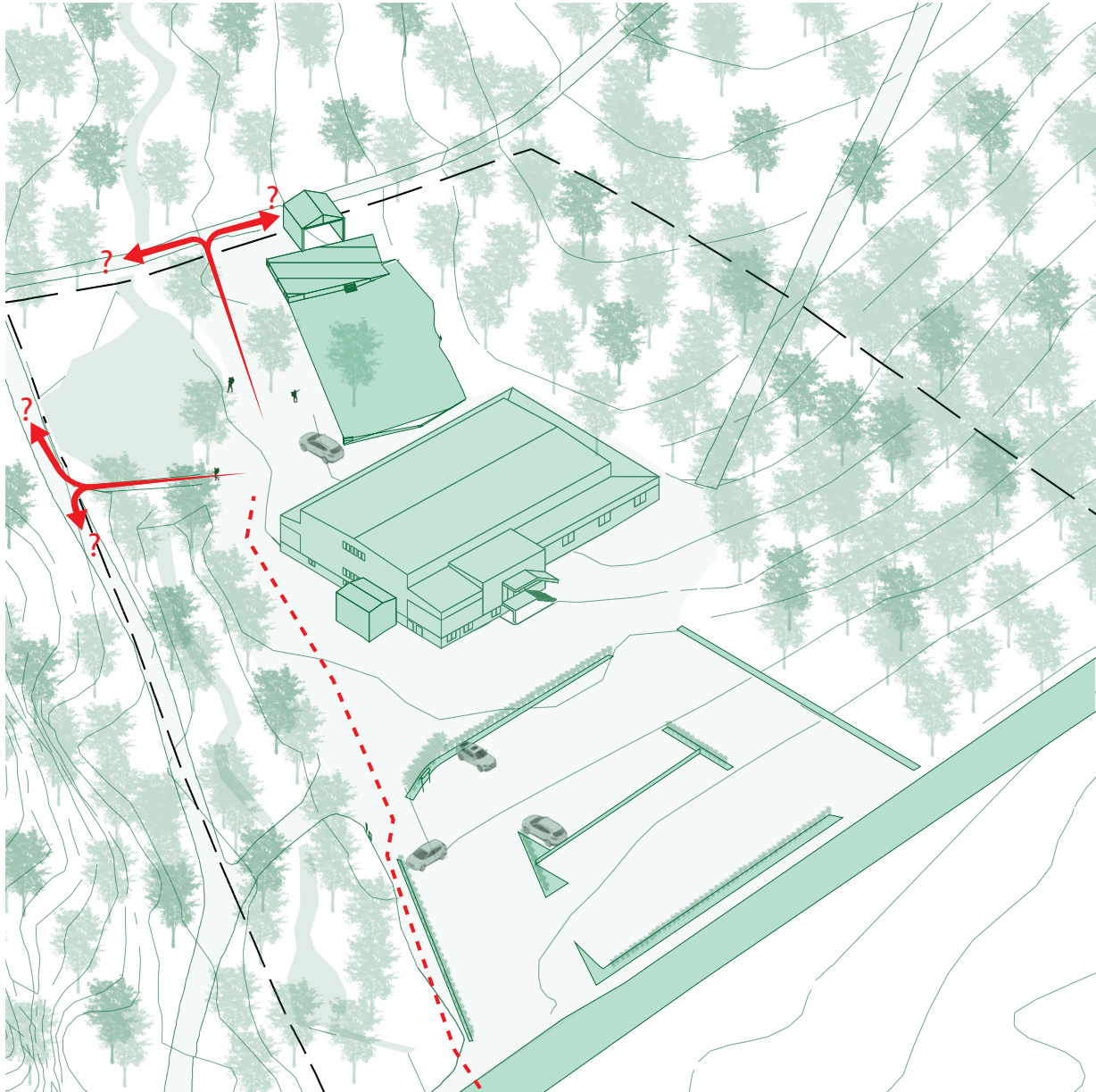
■ Skyltarna hjälper inte resenären att veta vart man ska gå härnäst.





■ *Sopkär! förstör en annars vacker plats.*

Fortsätter man runt huset möts man av en damm, sittytter och soptunnor. Som besökare är detta den trevligaste miljön än så länge. Soptunnorna drar ned helhetsintrycket och personal tenderar att parkera sina bilar här vilket gör att det känns som att man är oinbjuden och tränger sig på. Vidare finns det inte någon skyltning på hur man ska ta sig vidare på Skåneleden. Ändå upplever man som besökare ett lugn. Det mjuka porlandet av vattenfallet från dammen ned till bäcken, den öppna men ändå omslutande gläntan erbjuder offentligt skydd, de långa siktlinjerna erbjuder trygghet och överskådlighet. Detta är vyn bort från Bygdegårdshuset, skulle man istället vända sig mot huset blir man fort påmind om platsens lite bortglömda karaktär.



■ Fler vägsäl utan riktningshjälp.







Inför Gestaltning

Resan mellan Åstorps station och Tingvalla behöver bli tydligare. Skyltningen är sparsmakad i synlighet och riktningen på dessa är otydlig. När skyltningen väl är tilltagen förvirrar de besökaren snarare än hjälper. På Tingvalla finns stora behov av att centralisera informationen och göra leder tydligare. Vidare behövs bättre siktlinjer uppnås, dels för säkerhet, dels för överskådlighet. Bygdegårdshuset behöver göras mer välkomnande mot besökare och ytan bakom huset behöver förvaltas bättre så att man som besökare bättre kan ta in och vara i sin omgivning.

GESTALTNING

Den Gröna Linjen

Som besökare genom kollektivtrafik stöter man direkt på tankeverksamhet genom otydliga vägvisningar. Den stora kartan är kanske ett problem som ligger utanför den här uppsatsen och kommer därför inte behandlas mer än genom en uppmaning att förbättra den. Skyltningen som idag finns till Tingvalla kan som bäst beskrivas som genomsnittlig i utförande. Fördelarna med skyltning är att man som besökare lyfter blicken och kan på så sätt ta in mer av sin omgivning. Problemet ligger i hur rutten till Tingvalla ser ut idag med ett par vägsکیل som är svåra att förtydliga med hjälp av skyltning.

En lösning som tidigt kom fram under skissfasen var att göra en slags grön slinga på marken som besökare kan följa för att ta sig till Tingvalla. Man behöver knappt vara läskunnig för att följa den och för de som har svårt att se är en grön linje tydligare än små skyltar med mindre text. För att inte göra ingreppet för stort är det viktigt att vara varsam med linjens bredd. Vid viktiga punkter kan man göra den bredare för att öka läsbarheten medan på andra mer självklara sträckor utan vägval kan man smalna av den och låta den agera visuell ledarm.

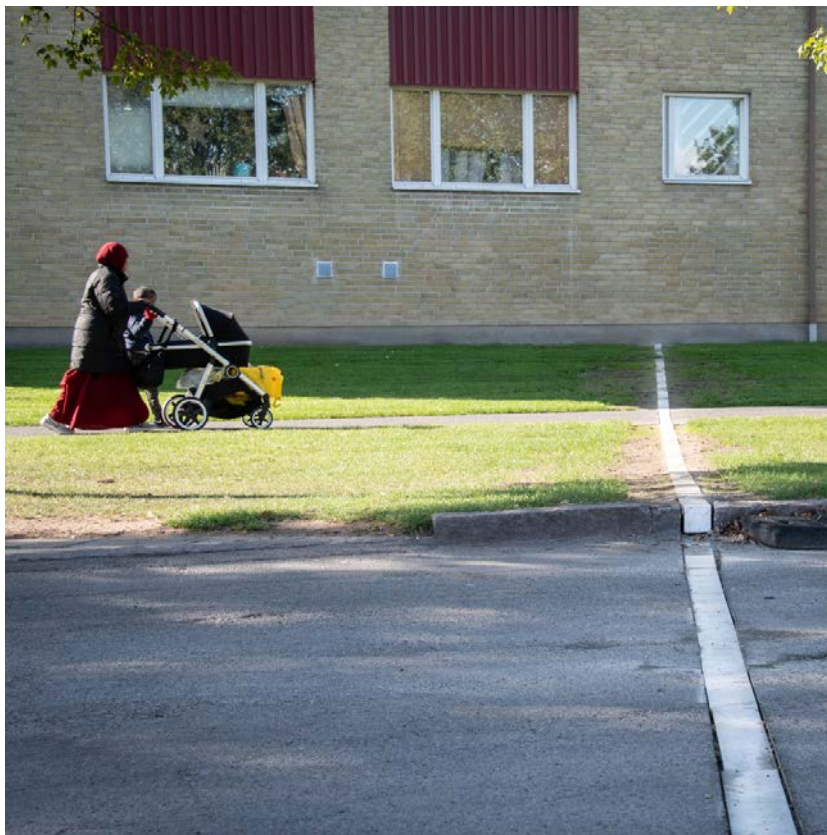
Ett första utkast på linjen skulle innefatta en målad slinga i akryl precis som man målar linjer på gator och parkeringar idag. Akryl har en hög slitstyrka och skulle kräva lite underhåll (europrodukter 2012). Nackdelen är att lösningen inte nödvändigtvis ser så raffinerad ut och kanske är bättre lämpad som en tillfällig lösning än en permanent.



■ Fetare linje vid knutpunkter möjliggör text för att förtydliga riktning

■ Vid leder kan linjen vara smalare för att inte dominera omgivningen.



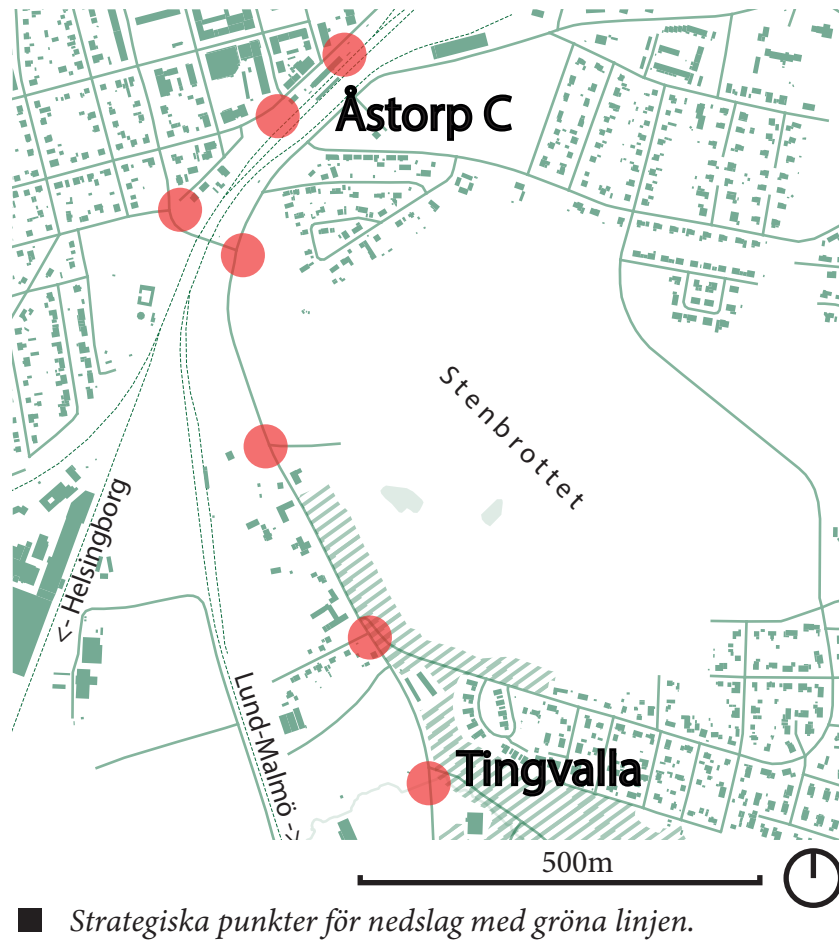


■ *Marmorlinjen i Gamlegården i Kristianstad av konstnärerna Anna Högberg och Johan Tirén. Foto: Ricard Estay*

Under utvecklingsarbetet tog jag inspiration från marmorlinjen i Kristianstad av Anna Högberg och Johan Tirén, en 500 meter lång linje i marmor, ömsom nedsänkt, ömsom upphöjd (Kristianstads Kommun 2021). Istället för att måla linjen på asfalt skulle man kunna integrera den bättre. Eftersom stenbrottet i Åstorp producerade bland annat material för betong skulle man kunna gjuta en linje i betong.

För att inte detta ingrepp skall bli för stort kan man istället för en sammanhängande linje arbeta med strategiskt utvalda platser längs sträckan.

Dessa punkter är platser där man som besökare behöver ta tvetydiga val, eller där man som besökare gått längs samma sträcka ett tag och kanske behöver en lite bekräftelse på att man på rätt väg. Sju sådana punkter identifierades.



Om man ser långsiktigt på betong-lösningen blir den kanske för permanent. Vägnät, behov, användningar förändras över tid. Betongens bästa argument för att vara hållbart är att det kan stå kvar under en otroligt lång tid. Men om förutnämnda faktorer förändras försvinner värdet av den gröna linjen och kanske till och med tas bort. Således försvinner poängen med att bygga i slitstarka, men något mer utsläppsbenägna material. Därför är det viktigt att den gröna linjen i betong har ett mervärde mer än som ledsagare ur ekonomisk och social hållbarhetsvinkel.

Ett sätt att göra detta på är att leka med formen på linjen. Den kan vara bred på platser med stor uppsamlingsförmåga, och smalare på platser där den bara behöver vara en påminnelse om att man är på rätt väg. Men kan också arbeta på höjden och variera dess formspråk för att skapa skulpturer eller skriva i den.

Gestaltning Gröna Linjen

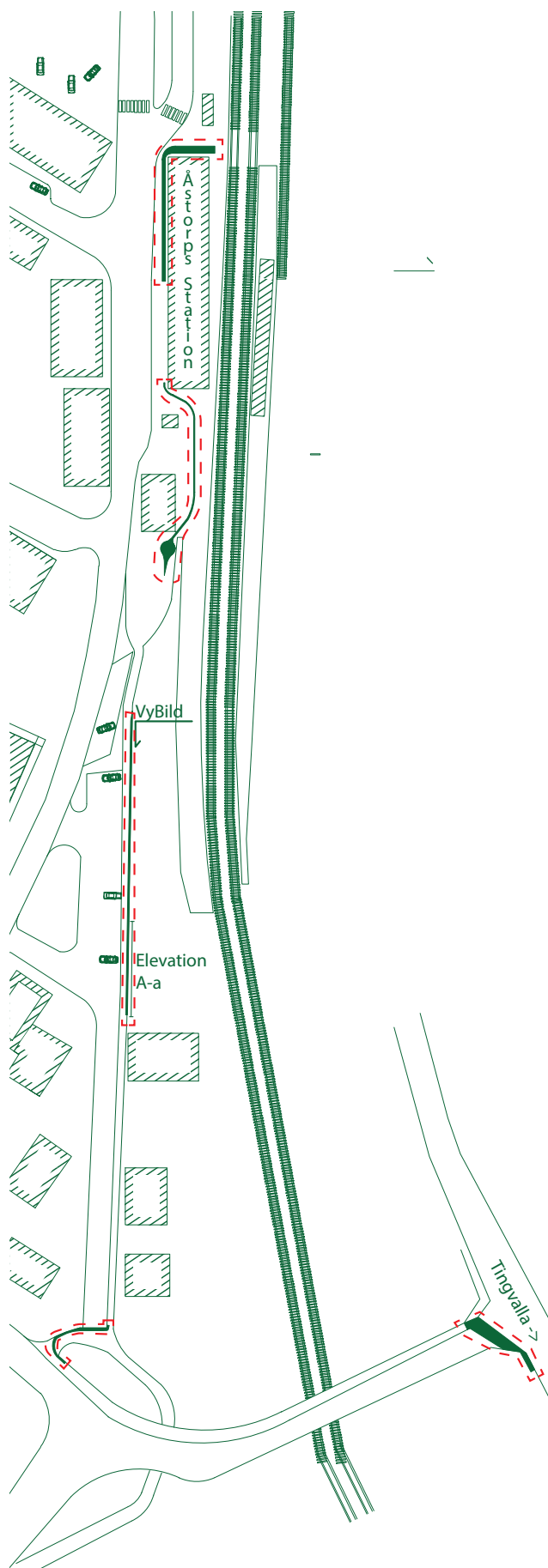
Den Gröna linjen är mer av en metaforisk linje och tar sig i uttryck genom nedslag på kritiska punkter. Den är gjuten i betong och infärgad med grönjord. Vid Åstorp Station och Tingvalla är linjen bred med text format i sig som vägvisare åt vilken riktning respektive plats ligger.

Mellan dessa punkter ändrar linjen form och reser sig upp och ner ur marken precis som horsten den leder till och från. Denna lek med form ger linjen ett värde utöver att vara ledsagare. Man kan leka på den, man kan sitta på den, man kan vila på den, man kan mötas på den, man kan träna på den. Den får ett värde för inte bara besökare till Tingvalla, utan också för de som bara vill göra sig av med, eller samla energi. Ingraverat i betongen kan man berätta om Åstorps och Söderåsen historia, om hur naturen fungerar och vilka värden den ger. Kanske vill man minnas en stor händelse i framtiden i närheten av linjen och kan gravera in den med. Det är ett föränderligt men ändå statiskt inslag i Åstorps stadsuttryck.

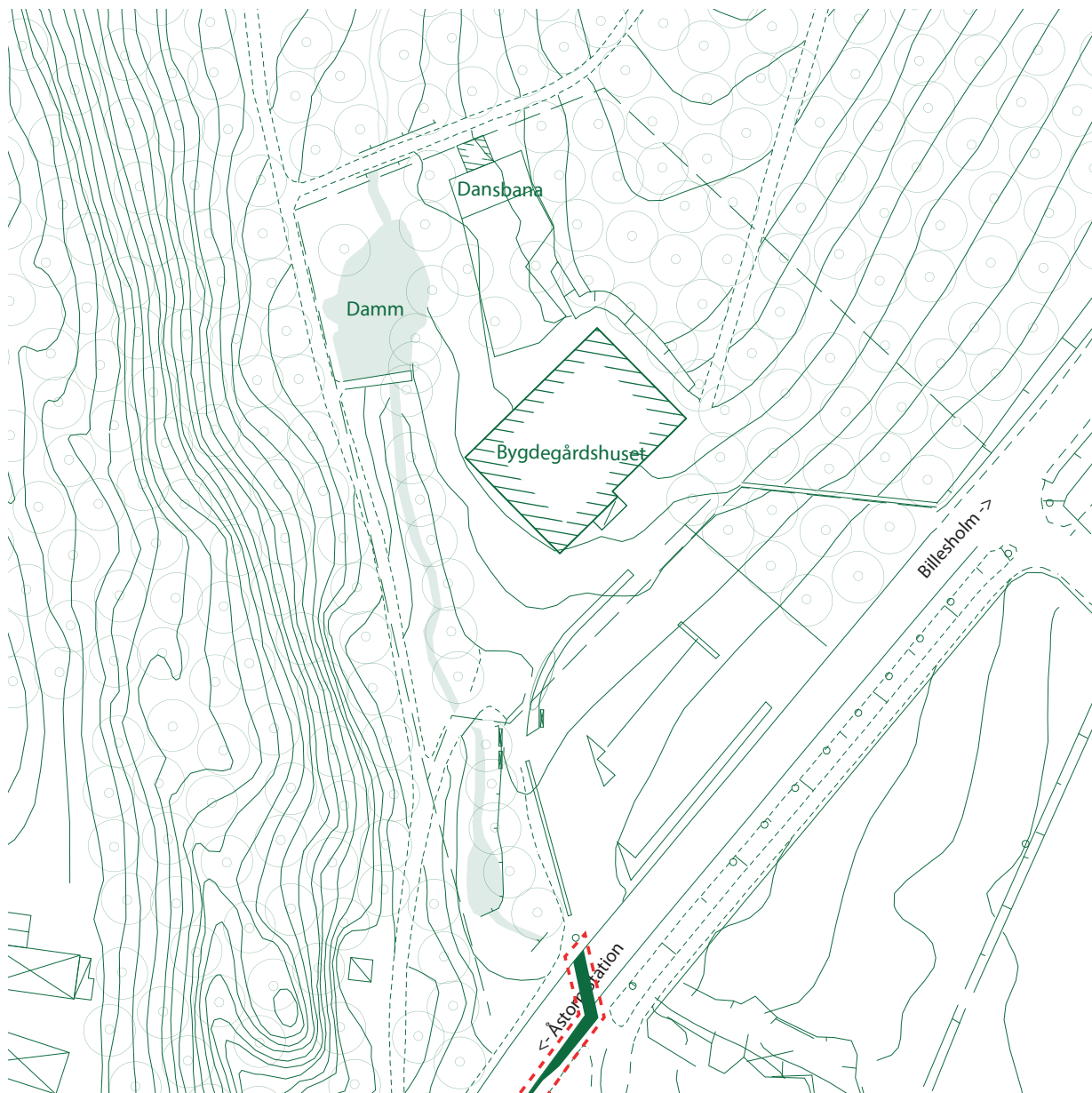
68



- *Gröna linjen i elevation (A-a). Genom att leka med form och höjd blir linjen mer än en ledsagare, det kan vara en mötesplats, lekplats eller viloplats.*



Gröna linjen i plan vid Åstorps Station. Bredden kan öka eller minska beroende på behov.



■ Gröna linjens angöring vid Tingvalla

50m





■ *Vy mot öster vid stationsområdet, gröna linjen.*

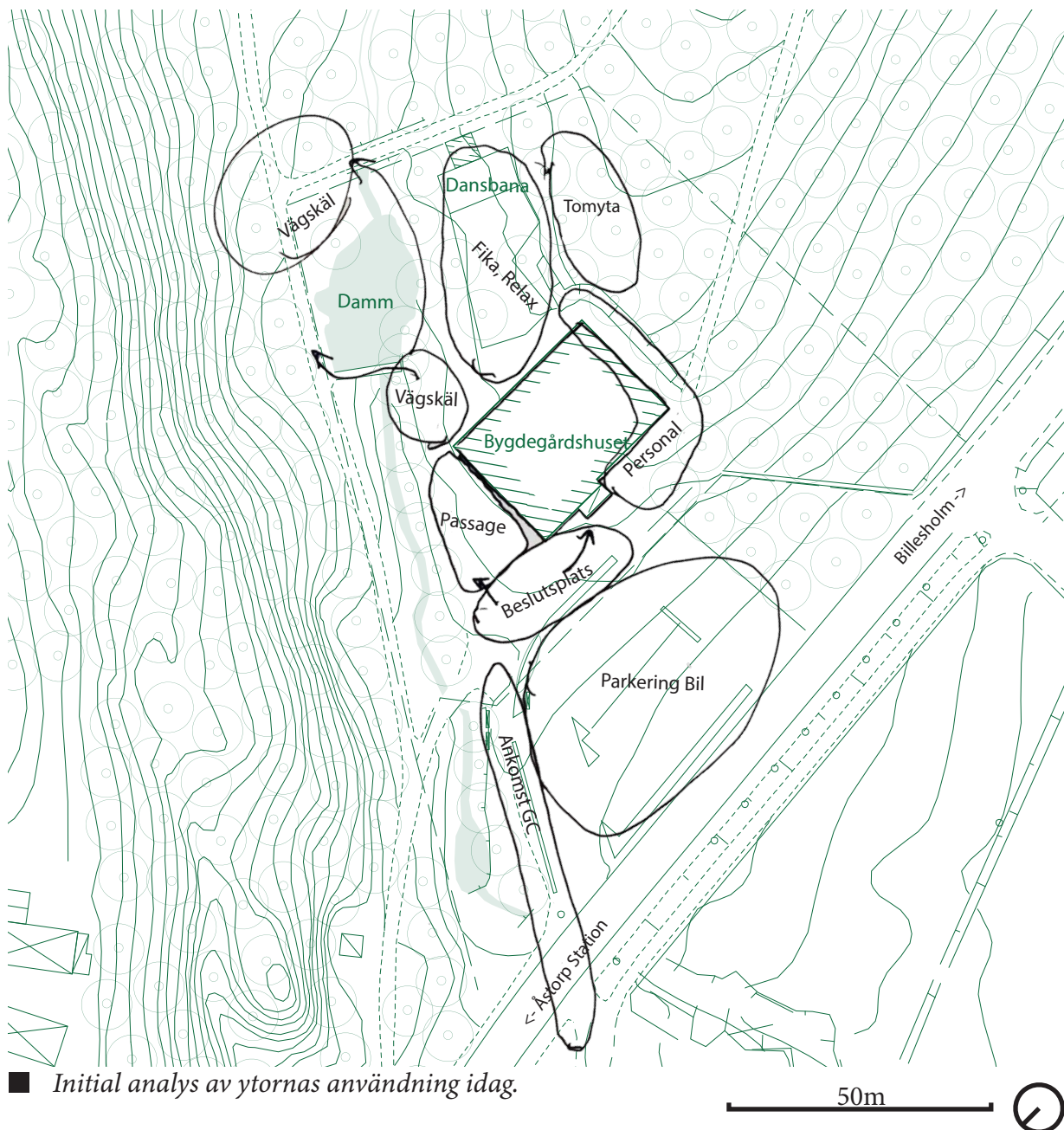


Tingvalla

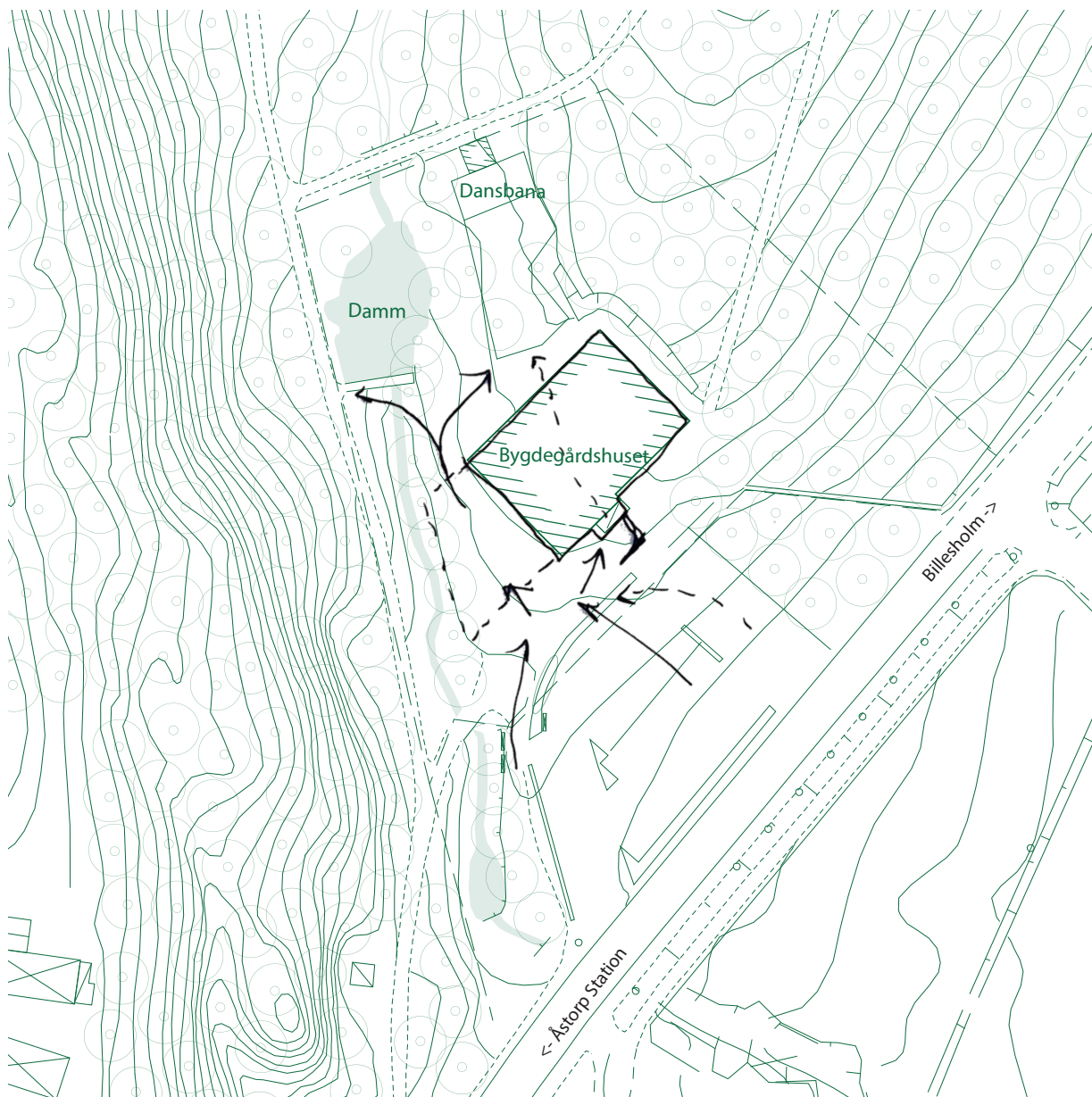
73

Följer man den nya gröna linjen kommer fram alltså fram till Tingvalla. För att mer effektivt arbeta med platser föreslår Catherine Dee att man som formgivare ska ta hänsyn till temporära upplevelser på platsen. Hon delar upp dessa i mjuka, hårda, och eviga (egen översättning). Mjuka kvaliteter är löven som viftar i vinden, bäcken som porlar och molnen som susar över oss. De hårda kvaliteterna är mer fasta och till synes oföränderliga strukturer, terrängen, stenarna. Eviga kvaliteter förenar dessa två första; stilla vatten, växtligheten. Poängen med detta är att balansera tid och rum i design genom att låta dessa definiera och härleda till varandra (Dee, 2012. s. 49).

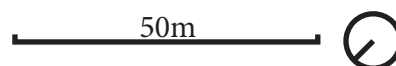
Tingvalla innehar många av dessa kvaliteter redan idag. Problemet är att dessa är dåligt förvaltade och lätt går en förbi. Genom att applicera Dees Aesthetic of Thrift och ta inspiration och mod från Lacaton et Vassals minimalistiska åtgärder, kan dessa kvaliteter förvaltas bättre genom riktade och välutvalda ingrepp.

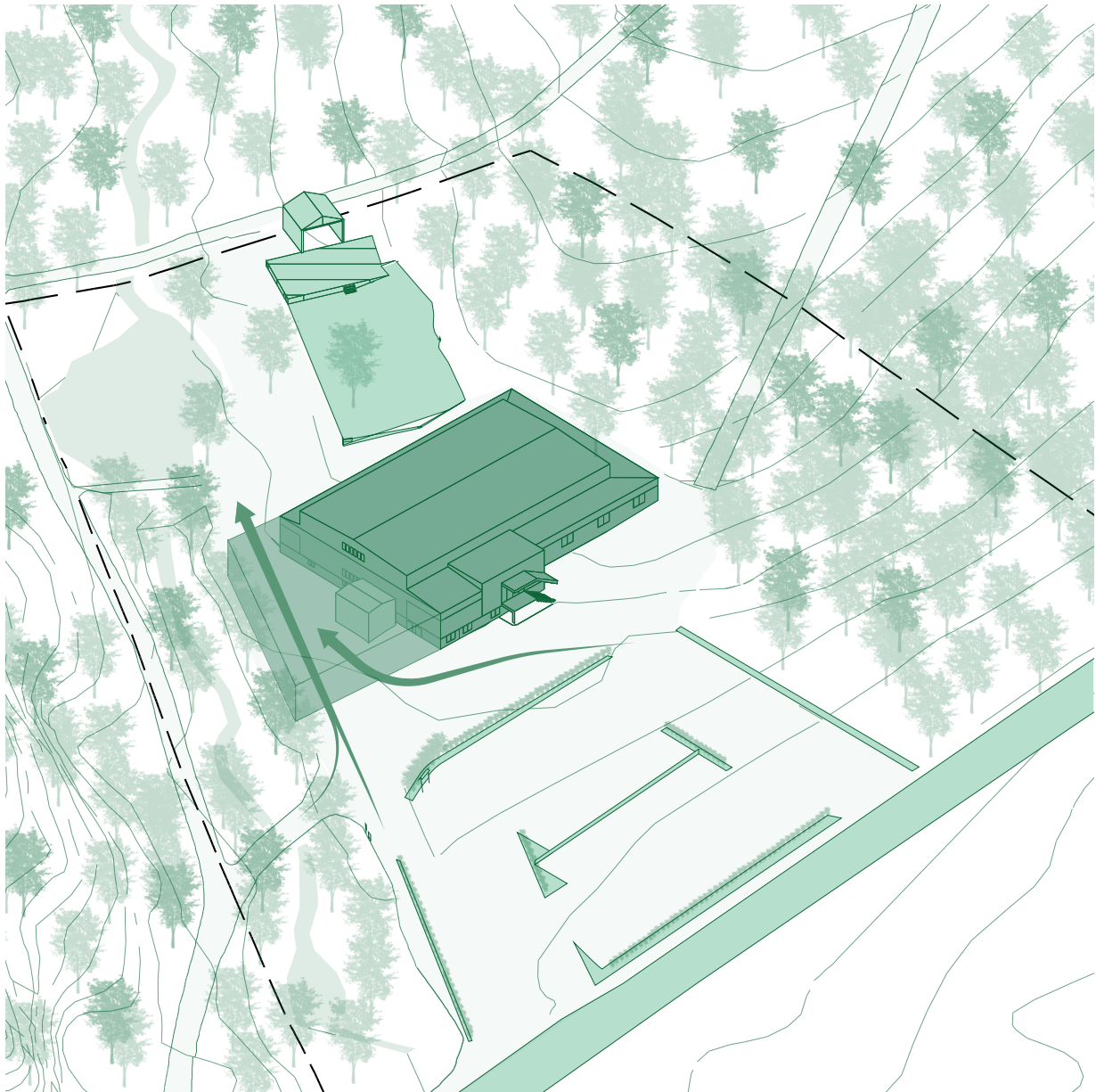


För att förstå behoven på platsen gjordes tidigt en användandeanalys där ytornas olika användning delades upp spatiöst. Dessa gjorde det lätt att identifiera vilka behov olika ytor behöver på siten. Från denna gjordes en enkel flödesanalys som förklarar vilka flöden som finns och genom vilka ytor dessa passerar. Detta underlättar ytterligare att ta fram de olika ytornas behov.



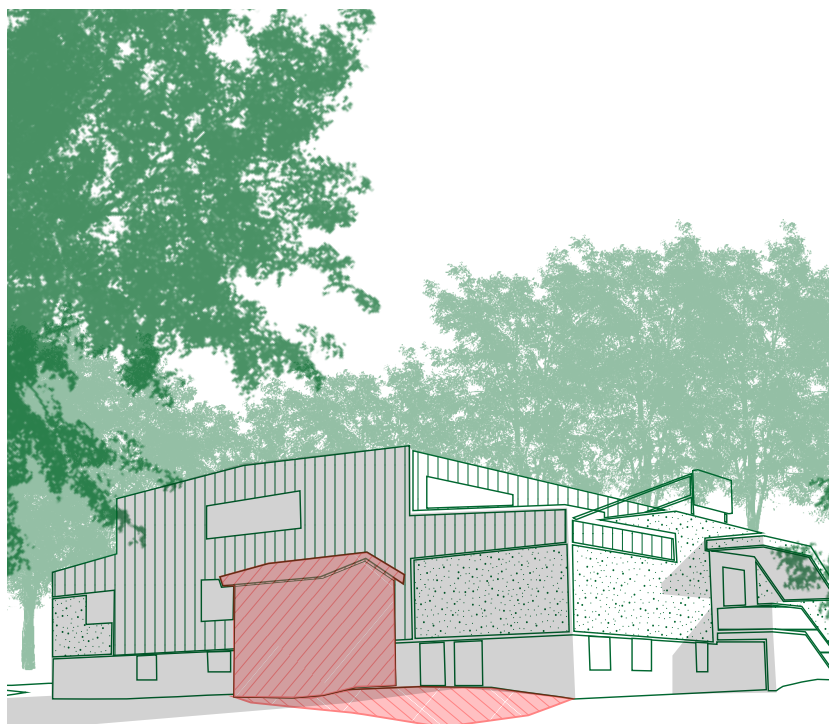
■ *Analys av flöden.*





Analyserna visade en tydlig yta som de flesta passerade. Denna lämpar sig bra som uppsamlingsplats och informationscentrum då den är väl tilltagen i yta samt har en naturlig form som lockar besökaren vidare. Genom att använda denna ytan tvingas också besökare in bakom Bygdegårdshuset och till den yta som Åstorps Kommun vill locka besökaren till. Platsen man lockas till funkar även den bra som uppsamlingsplats då den har bra orienterbarhet med breda siktlinjer.





■ *Den gråa tillbyggnaden tas bort och marken jämnas ut.*

Den gråa tillbyggnaden är ett stort problem vad gäller ytans rumslighet. Den gör passagen mot baksidan smalare och blockerar även delvis sikten mot baksidan. Efter samtal med kommunen kommer vi fram till att denna skall tas bort, något kommunen önskat sedan innan då tillbyggnaden inte innehar någon funktion längre. Detta är också bra för trygghetsaspekten då vi ökar överskådligheten.

Ett annat problem är marknivån som idag är ojämn men inte på ett logiskt sätt. Framför ingången till omklädningsrummen är marknivån höjd vilket gjort att man fått bygga trappor ned för att nå dessa. Man måste alltså ta sig upp för att sedan ta sig ned för att nå omklädningsrummen. Genom att ta bort detta hinder förbereds platsen ännu bättre för att agera uppsamlingsplats och informationscentrum, samtidigt som ytterligare en mörk vrå försvinner vilket ökar tryggheten. Vidare måste detta hinder tas bort för att öka tillgängligheten för de med funktionsnedsättning.

När den gråa tillbyggnaden är borta och marken jämnats ut känns platsen öde. Jag vill därför skapa en väldefinierad rumslighet som ändå inte tar över eller tar bort den naturliga omgivningen. Vidare vill jag förvalta de egenskaper Bygdegårdshuset bidrar med: vattentillgång, omklädningsrum, och en statisk punkt vars egenskaper kopplar platsen genom tiden.



■ Första skiss på spaljé och informationscentral.

För att göra detta experimenterade jag med spaljéer. Med dessa kunde jag definiera rummet samtidigt som jag lät naturen släppas igenom och konstant påminna besökaren om vilken plats man var på. Spaljén släpper också igenom Bygdegårdshuset och tillsammans leker tiden med oss, där värderingar från tre generationer samspelar på samma plats.

Spaljén förstärker också platsens förmåga att suga in besökaren mot ytan bakom huset samtidigt som den lämpar sig för att fästa skyltar och dylikt med information, inspiration, och kunskap.



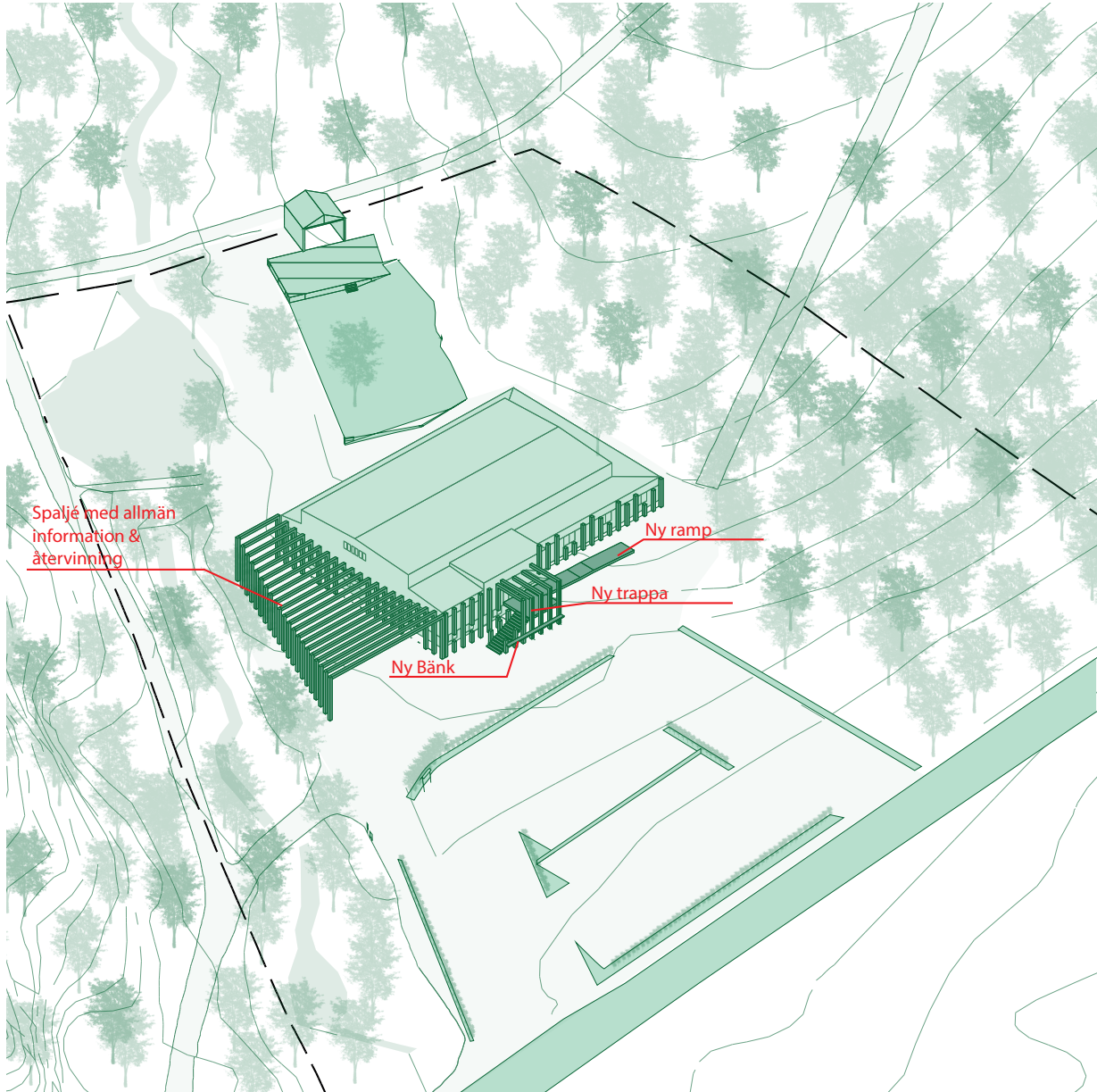
79

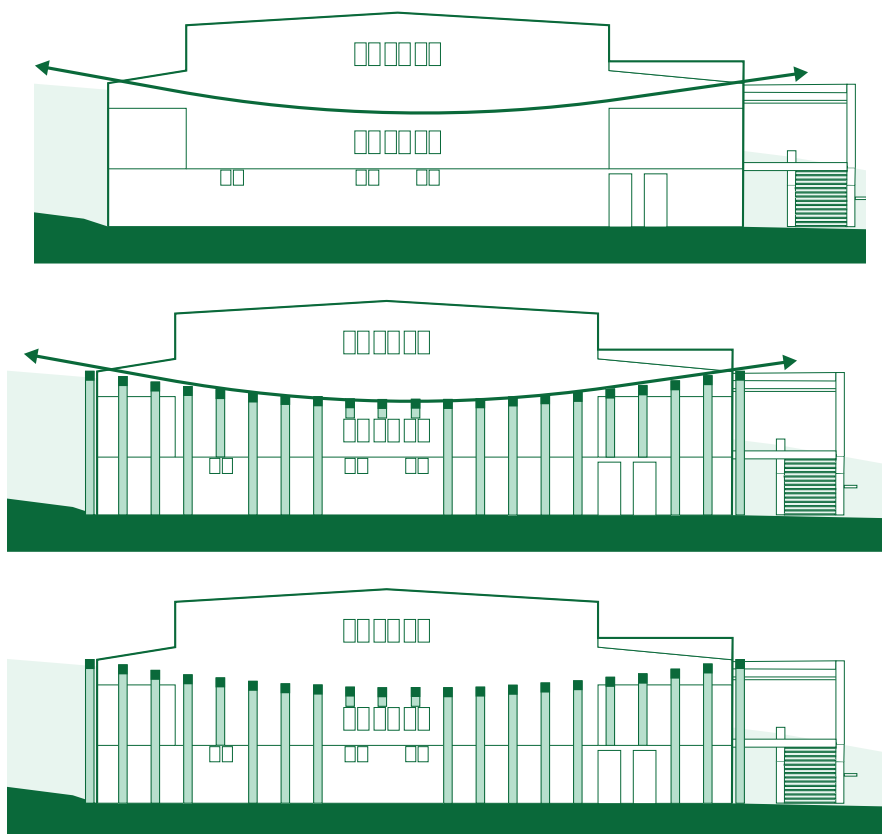
■ Skiss på spaljé med buktande tak.

För att förstärka suget ännu mer kröks spaljétaget nedåt i mitten tillräckligt för att effekten skall fungera men utan att hindra utsikten från något av fönsterna på fasaden. Detta ingrepp med olika skalor förstärker också de två olika rummen man transporteras emellan.

Gestaltning Ny Entré

80





■ Diagram över spaljéns konkava utformning och hur den inte påverkar husets befintliga funktioner.

Själva konstruktion står fristående från huset och kan förstärkas med krysstag av svartmålad stål. Detta bör ske i samråd med konstruktör. Spaljén lämnar också utrymme åt dörrar och fönster på fasaden för att inte ta bort deras funktioner. Ytterligare förstärkning kommer behövas där detta är fallet.

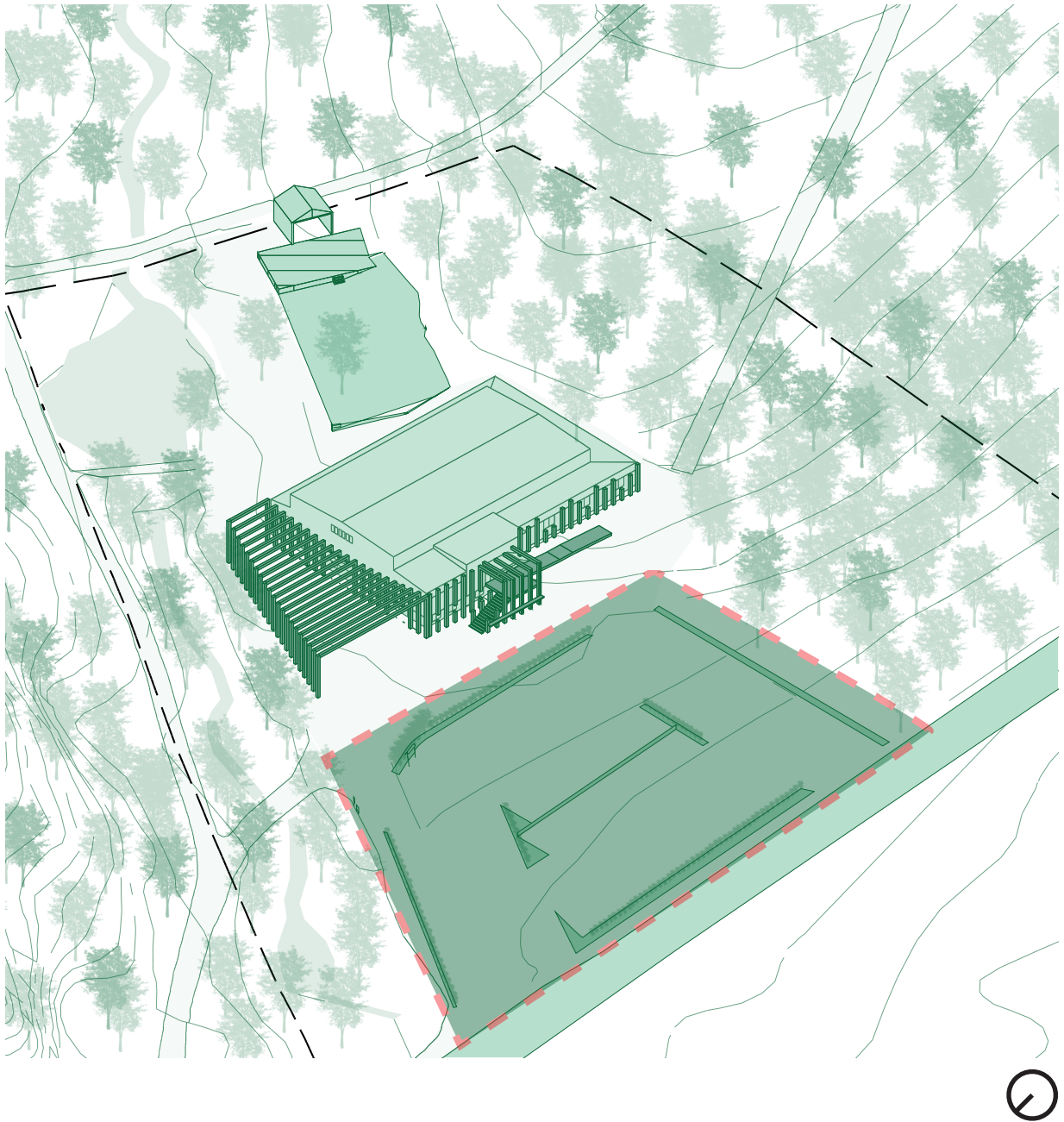
För att skapa en känsla av enhetlighet fortsätter användandet av spaljeer runt huset fast endast i vertikal form. Höjden varierar för att skapa en mer levande fasad samtidigt som existerande fönster kan fortsätta ha fri sikt igenom.

Entrén till Bygdegårdshuset vetter ifrån besökaren vilket skapade en bortstötande känsla. Trappan vänds istället mot besökaren vilket gör huset mer inbjudande. Taket ersätts även här av en spalje som även den har en krökt form för att samspela med huvudspaljén. Mot parkeringen byggs en bänk på vilken besökare kan vänta på umgänget, eller bara ta en paus och blicka ut över det skånska landskapet. Där den gamla trappan fanns placeras en ramp för att göra huset mer tillgängligt. Landskapets former minskar rampens längd då landskapet höjer sig söder ut.



■ Vy mot den nya entrén.





Parkeringen

85

Med hur parkeringsytan ser ut idag saknar den nya entrén en angöring som gör den rättvisa. Anländer man med bil stöter man på en tråkig misskött parkeringsyta. Som fotgängare eller cyklist förkastas man till en liten remsa av grusväg norr om parkeringen. Platsen innehar i sin enkelhet en diskret och funktionell kvalitet som kontrasterar mot Bygdegårdshusets mer komplexa kvaliteter. För att göra denna första kontakt med Söderåsen mer välkomnande krävs inga jätteingrepp.

Ytan för gång- och cykeltrafikanter behöver breddas, dels för att signalera att deras värde är högre än idag och samtidigt ha större kapacitet att ta emot fler besökare, dels för att skapa en siktlinje genom fönstret som spaljén skapar. Här kan man också placera cykelställ för att öka kapaciteten för cykeltrafikanter.



■ Rensning bland buskskiktet.



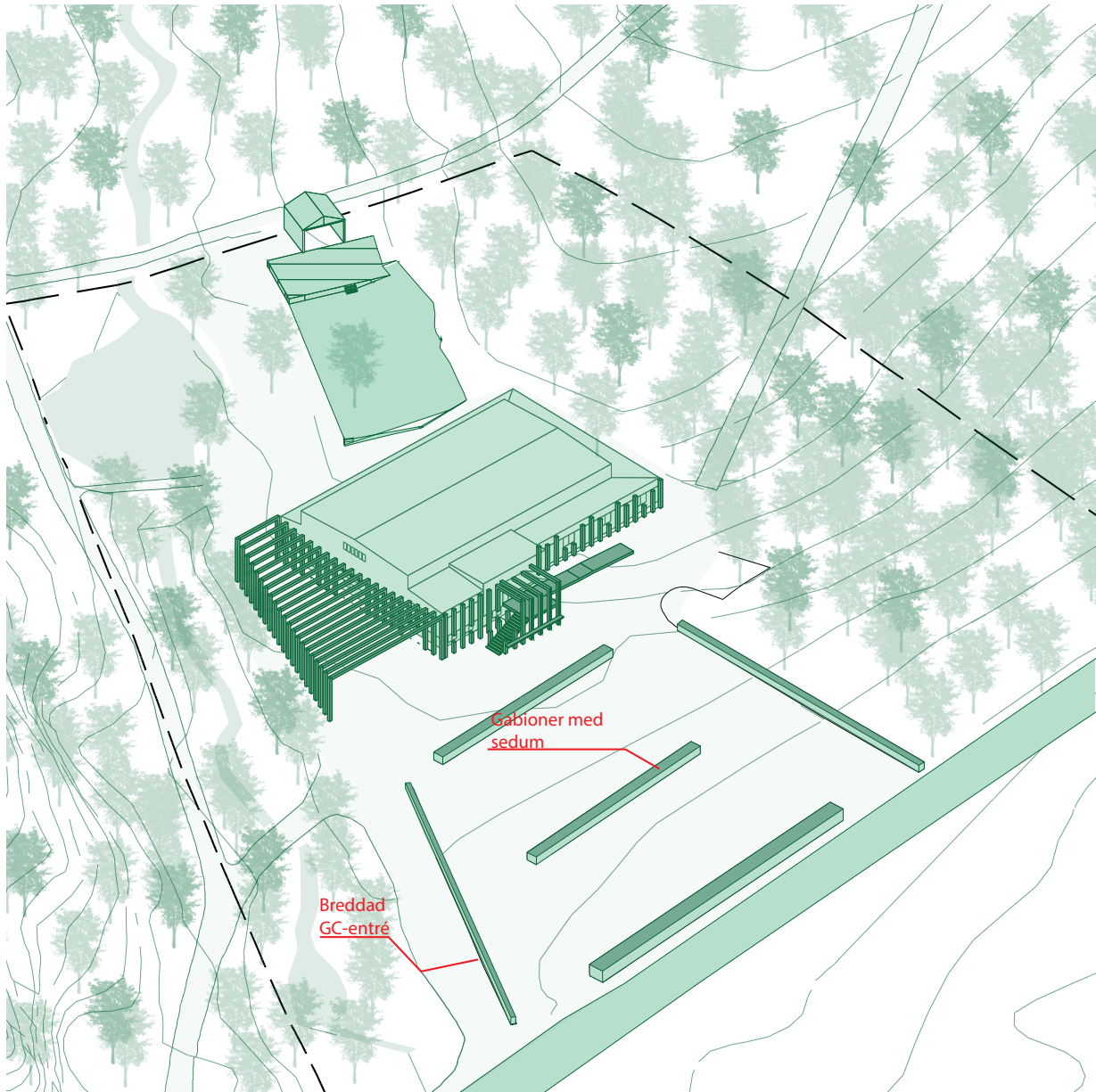


■ *Rensning bland buskskiktet.*

Längs den norra kanten av parkeringen rensas det upp bland buskage för att ge en öppnare upplevelse samt öka insynen till den led som går på andra sidan bäcken och tvärtom. Detta ökar vidare tryggheten då man som besökare får bättre överblick av området.

Gestaltning Ny Parkering

88



■ Breddning av GC-väg samt nya gabioner istället för avenbokhäck.



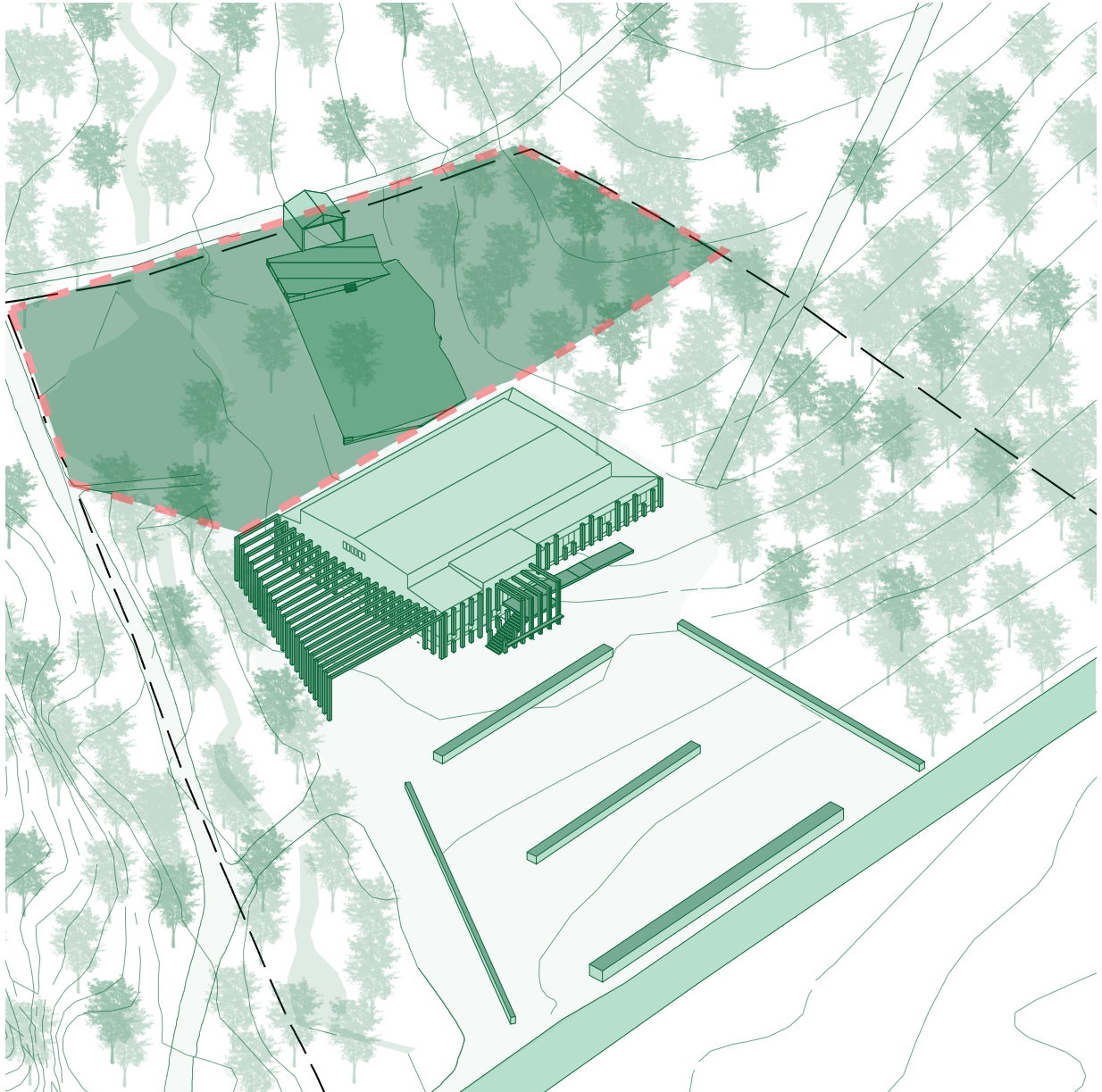


■ *Gabioner med sedumtäcke.*

Istället för den döende avenbokhäcken på parkeringen ersätts dessa, tillsammans med betongräcket, av gabioner med stenkross och sedum som gör att parkering upplevs mer ordnad och omskött. Det är också en homage till de skånska kallmurar som löper längs de skånska landskapet och Skånska Makadamfabriken som ligger ett stenkast bort.

Gång- och cykelentrén breddas för att ge dessa mer utrymme, skyltar tas bort och elskåp och brunn flyttas till lämplig plats.

Framför sig får man en rak siktlinje mot den nya entrén till Tingvalla.

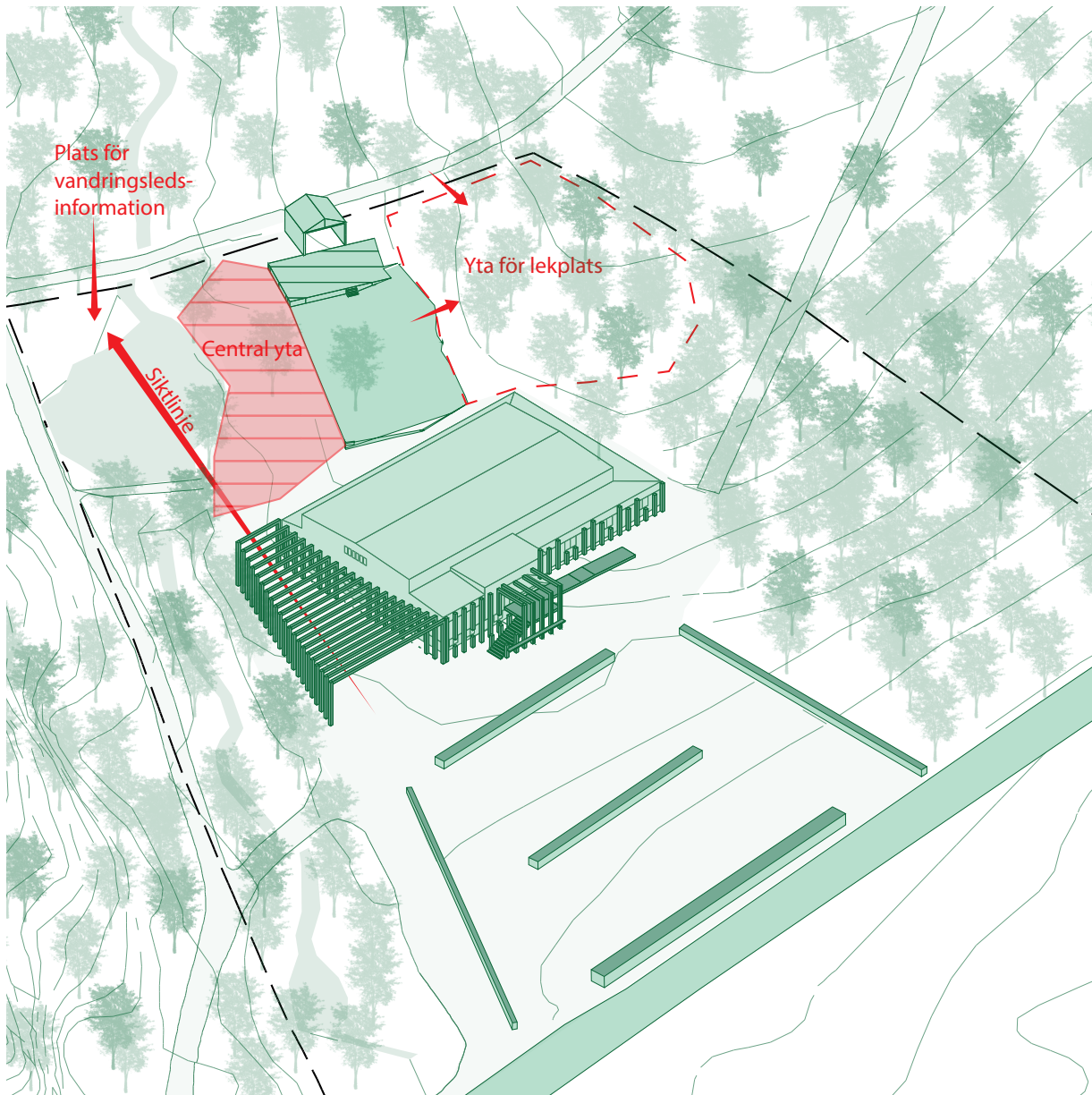


Gläntan

91

Tingvallas guldklimp är gläntan på baksidan. Den lilla dammen speglar solljuset vackert och porlandet av vattenfallet bidrar till en lugn ambians som transporterar bort en från vardagen. Det är en plats för reflektion i samråd med naturen. Här samspelar det biofila förhållningssättet till formgivning och *the aesthetic of thrifts* minimalistiska men säkra hand. De mjuka, hårda och eviga kvaliteterna reflekterar tid och rum så att även den mest tanklöse stannar upp för en stund. Men platsen förvaltar inte dessa på bästa sätt. Jag föreslår två riktade men viktiga ingrepp för denna plats.

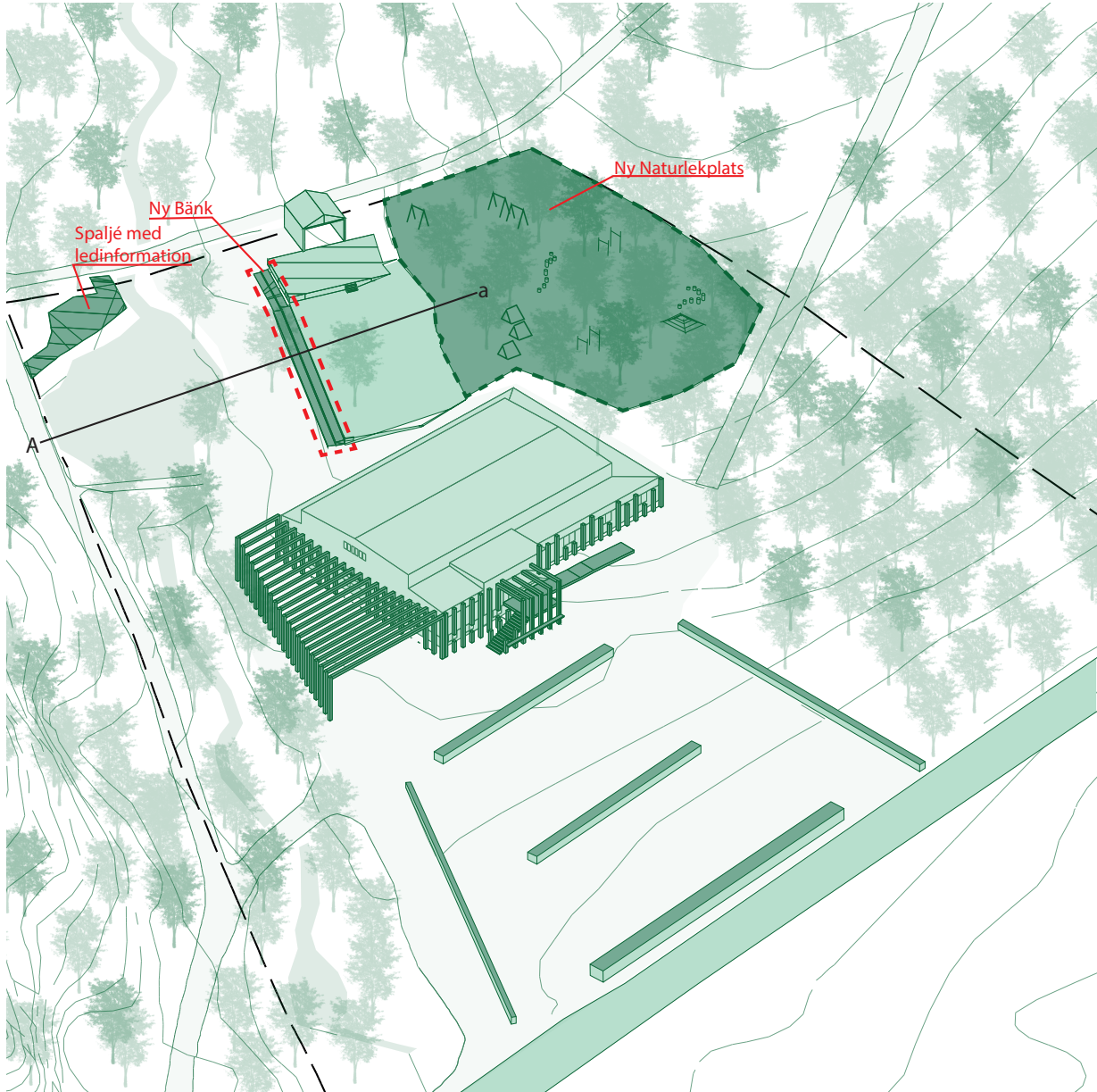
Platsen *genius loci* är svår att ta in då man inte känner sig välkommen men också för att offentliga sittytor saknas. Vid dansbanan och den yta som används av caféets gäster finns idag en slänt ned mot den underliggande marken. Här bör byggas en enkel sittyta i trä för att samspela med spaljén för att slänten ser ovårdad och tråkig ut men också för att denna vetter mot dammen.





■ *Vy mot dammen från dansbanan.*

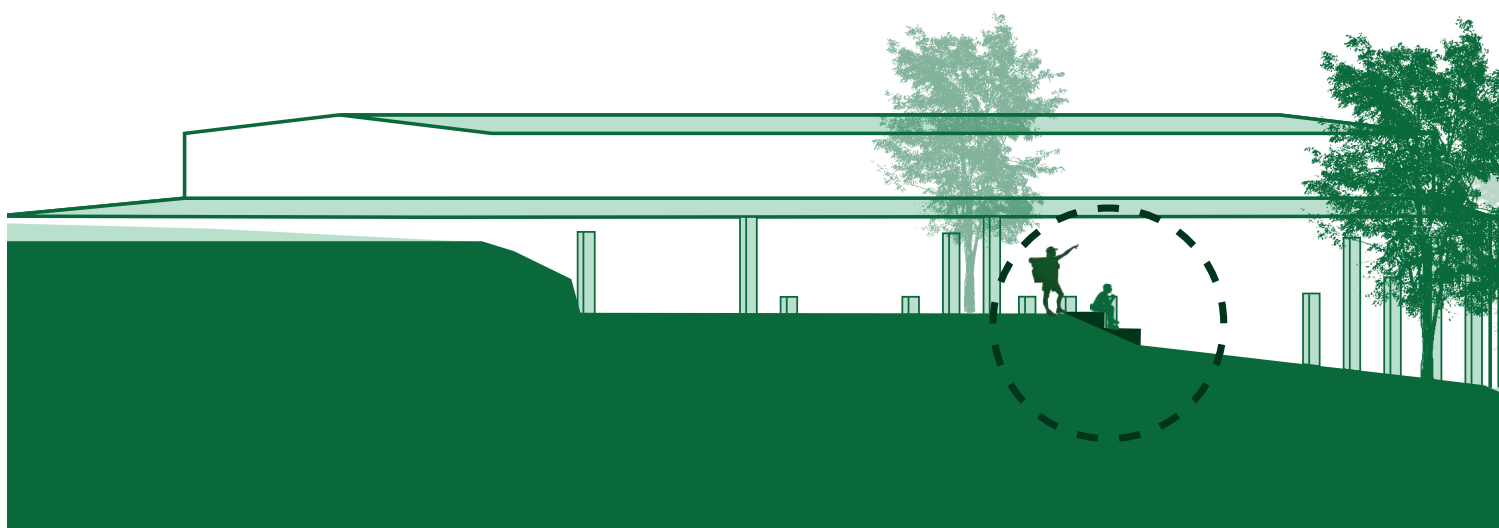
Gestaltning Nya Gläntan



Vid dammen byggs en spång på vilken ledinformation kan hittas. Denna ligger vid en T-korsning vilket gör det till en naturlig plats för leder att börja och sluta. Att sätta ledinformationen ute på spången gör också att man undviker samlingar på stigarna och förhöjer kopplingen till dammen och omgivningen.

På slänten vid dansbanan byggs en enkel bänk i trä på vilken man kan stanna upp och ta in sin omgivning. Skyddet från Bygdegårdshuset och landskapets skålformade natur gör att man som besökare helt omsluts och transporteras bort från vardagen. En sann plats för ro, reflektion, och inspiration.

Från kommunens sida önskade man en lekplats på platsen. Söder om dansbanan finns en relativt platt yta som skulle lämpa sig för detta. Inga buskar stör synfältet och platsens närhet till caféet gör att föräldrar kan sitta och fika medan barnen leker i närheten. Lekplatsen bör konstrueras i naturnära material och kan kombineras med lärande i form av skulpturer eller lekar.



Sektion A-a, av dansbanan, den nya bänken, dammen, och resterande landskap.





■ Vy från gläntan mot Bygdegårdshusets baksida.



REFLEKTIONER

Projektet ämnade att återbruka befintliga strukturer som finns mellan Åstorps station och Tingvalla. Jag upplevde det svårt att hitta litteratur eller exempel som liknade den jag haft med detta projekt. Kanske är det för att det ligger någonstans mellan en vanlig omgestaltning av ett område och ett återbruk i Landscahftsparks Duisburg-Nords skala. Från Åstorps station fram till Tingvalla har jag egentligen inte förändrat någon användning, utan istället tagit tillvara på denna användning. Det var ju också en av fördelarna med att anlägga en ny entré till Söderåsen vid Tingvalla, att användning och strukturer redan var på plats.

På Tingvalla kan andelen återbruk anses vara begränsad. Däremot kan de konstruktioner jag tillfört monteras ned och återbrukas om så skulle vara fallet, men bygdegårdshuset behåller samma användning som tidigare. Framför allt har jag putsat upp platsen så att denna upplevs mer välkomnande, tryggare, och mer logisk i sin utformning. Jag har utforskat hur befintliga strukturer kan nyttjas i en ny gestaltning och dessa strukturer möjliggjorde små riktade ingrepp istället för att behöva bygga nytt. Resultatet var inte lika drastiskt som Landscahftspark Duisburg-Nord eller FRAC i Dunkerque, men i mitt tycke, en förändring åt det bättre.

I förlängning kan denna nya gestaltning bidra till en ökad användning av arbetsområdet och således ge fler tillgång till naturupplevelser. Centralt är också att detta kan göras genom hållbart resande, främst med tåg men i förlängning med buss, cykel eller till fots, vilket är en vinst för en demokratisk fördelning av naturtillgångar då dessa är svåra att nå utan bil.

Gällande den nya gestaltningen ville jag arbeta minimalistiskt för att tvinga mig själv att nyttja så mycket av befintliga strukturer som möjligt, men också för att inte distrahera besökare från sin omgivning, särskilt på Tingvalla. Den gröna linjen upplever jag som en bra balans mellan storleken på ingreppet och de effekter som den bidrar med till i stadsbilden. Man kan istället diskutera

användandet av betong och varför man inte istället skulle använda till exempel träkonstruktioner. Den stora utsläppsboven i framställningen av betong är framställning av beståndsdelen cement som står för 90% av utsläppen under produktionen. Man testar att ersätta denna med industriavfall och på så sätt återbrukar man material istället för att producera ny cement.

Å andra sidan kvarstår mitt främsta argument som jag presenterade under avsnittet om den gröna linjen, det vill säga att i och med att jag anser att den gröna linjen bidrar med mervärden utöver att vara en ledsagare, att den gröna linjen i betong har ett liv även efter stora förändringar som gör dess funktion att ledsaga föråldrad. Alltså kan den stå under en väldigt lång tid vilket är materialet betongs största fördel.

Särskilt lärande tyckte jag det var att anamma *the aesthetic of thrift* och verkligen försöka minimera mina ingrepp från början. På så sätt blev det lättare för mig att identifiera vilka ingrepp som var viktigast och således behövde prioriteras. Ur hållbarhetsvinkel är det något jag tycker alla kan ta med sig, att fråga sig själv vad är det viktigaste jag behöver göra och hur gör jag detta med ett så effektivt ingrepp som möjligt, vad kan jag spara för material, hur kan jag rädda det som redan finns på plats? Detta är arbetets kanske viktigaste läxa.

Min arbetsprocess har varit ganska linjär från problemundersökning, platsanalys och skissande till färdig gestaltning. Detta har förstärkts av att Åstorps Kommun har varit entusiastiska över det material jag producerat. Detta är inte kritik mot dem, men kanske gjorde deras entusiasm för mina förslag så att jag "nöjde" mig med den gestaltning jag tagit fram och kanske inte undersökte fler alternativ i hur den befintliga infrastrukturen kunde nyttjas. Vidare har arbetet med en extern part kanske gjort att jag behövt lägga fokus på två ting: dels att producera en examensuppsats, dels att producera en gestaltning åt Åstorps Kommun. Men vad jag har lärt mig av samarbetet är att dessa

inte behöver vara två olika ting och att jag borde föra mig med ett större självförtroende då mina egna velanden kan ha påverkat min produktivitet och arbetets slutprodukt.

Jag och kommunen arbetade också inom två olika tidsramar. Kommunen var angelägen med att börja omarbetningen av Tingvalla så fort som möjligt medan jag arbetade mot examensarbetets deadline den fjortonde maj. Detta bidrog till en ökad stress i att producera material åt kommunen medan jag samtidigt ville vara trogen examensarbetet och låta den få ta den tid den behövde.

Lärdomen är att våga vara sann till processen och inte låta externa faktorer påverka denna för mycket. Detta kanske låter banalt men ibland behöver man påminna sig själv om även de mest banala saker. Vidare nämnde jag att arbetet skett under en ganska linjär process på grund av dessa externa faktorer. Kreativitet är däremot sällan linjär och kanske tillät jag mig själv att gå vidare till nästa steg för tidigt.

Slutligen är visuella analyser och viusell kommunikation relativt nytt för mig ännu. Vad som är viktig information eller ej är något jag fortfarande lär mig och känner att jag blir bättre på för varje dag.

Källförteckning

Barasch, D (2019) *Ruin and Redemption in Architecture*. Phaidon

Beatley, T, (2014). "Biophilic Cities" from *Biophilic Cities* (2011).
| Wheeler S.M. & Beatley T. *The Sustainable Urban Development Reader* (3:e upplagan, s. 181-183) Rutledge

Boverket (2012). *Vision för Sverige 2025*. <https://www.boverket.se/sv/om-boverket/publicerat-av-boverket/publikationer/2012/sverige-2025/> (hämtad 16/2-2021)

Braae, E (2015) *Beauty Redeemed, recycling post-industrial landscapes*. Birkhäuser.

Dee, C (2012) *To Design Landscape: Art, Nature & Utility*. Routledge

Europrodukter (2012) *Utvändig linjemålning* <http://www.europrodukter.se/utvandig-linjemalning.html> (hämtad 16/3 - 2021)

Gunnarsson, A; Jansson, M; Fors, H; & Kristensson, E (2012) *Vegetationsstyrning för ökad trygghet. Sveriges Lantbruksuniversitet, Fakulteten för landskapsplanering, trädgårds- och jordbruksvetenskap*. https://pub.epsilon.slu.se/9014/7/gunnarsson_et_al_120903.pdf

Kristianstads Kommun (2021) *Marmorlinjen* <https://www.kristianstad.se/sv/uppleva-och-gora/kultur/offentlig-konst/skulpturer/marmorlinjen/> (hämtad 16/3 -2021)

Lacaton et Vassal 1 (2011) *FRAC Nord-Pas de Calais, Dunkerque* <https://www.lacatonvassal.com/index.php?idp=61#> (hämtad 19/3 - 2021)

Lacaton et Vassal 2 (1996) *Place Léon Aucoc, Bordeaux* <https://www.lacatonvassal.com/index.php?idp=37#> (hämtad 19/3 - 2021)

Runeberg. (21/11-2020) *Valla* <http://runeberg.org/svetym/1173.html> (hämtad 17/2-2021)

Skånetrafiken (14/2-2021) <https://www.skanetrafiken.se>

Svenska Akademiens Ordbok (2005) *Ting* http://www.saob.se/artikel/?unik=T_1499-0037.3x2q (hämtad 17/2-2021)

Sjögren, A. (19/1-2011) *Grönt är inte bara skönt*. Sydsvenskan <https://www.sydsvenskan.se/2011-01-19/gront-ar-inte-bara-skont?redirected=1> (hämtad 16/2-2021)

Söderåsens Nationalpark 1 *Geologi* <https://www.sverigesnationalparker.se/park/soderasens-nationalpark/nationalparksfakta/geologi/> (hämtad 25/3 - 2021)

Söderåsens Nationalpark 2 *Människan* <https://www.sverigesnationalparker.se/park/soderasens-nationalpark/nationalparksfakta/manniskan/> (hämtad 25/3 - 2021)

Söderåsens Nationalpark 3 *Historia* <https://www.sverigesnationalparker.se/park/soderasens-nationalpark/nationalparksfakta/historik/> (hämtad 25/3 - 2021)

Söderåsens Nationalpark 4 *Svindlande Höjder* <https://sverigesnationalparker.se/globalassets/soderasen/filer/soderasens-nationalpark-folder-sv.pdf> (Hämtad 25/3 - 2021)

Tingvalla Åstorp. *Tingvalla har varit nöjespalats i 80 år.* <http://www.tingvallaastorp.se/historia.html> (hämtad 17/2-2021)

Trafikverket. (18/5-2020) *Frågor och svar om Söderåsbanan* <https://www.trafikverket.se/nara-dig/skane/vi-bygger-och-forbattrar/soderasbanan/fragor-och-svar-soderasbanan-etapp-3/> (hämtad 17/2-2021)

Upplev Åstorp (2020) *Makadambrottet* <https://www.upplevastorp.se/makadambrottet/> (hämtad 8/4-2021)

Åstorp (2012) *Översiktsplan 2012* <https://astorp.se/bygga-bo-miljo-och-trafik/oversiktlig--och-strategisk-planering/gallande-oversiktsplan.html> (hämtad 8/3-2021)

Bildkällor

108

s. 21 FRAC Nord-Pas de Calais, photo courtesy of Philippe Ruault

s. 21 Lacaton et Vassal (1996) Place Léon Aucoc, Bordeaux <https://www.lacatonvassal.com/index.php?idp=37#> (hämtad 19/3 - 2021)

s. 22 Wikimedia https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/4/47/Duisburg_Landschaftspark_Duisburg-Nord_52.jpg

s. 23 Braae, E (2015) *Beauty Redeemed, recycling post-industrial landscapes.* Birkhäuser. s. 107

s. 30 Sverigesnationalparker naturum Söderåsen -Titta in... Hitta ut... <https://www.sverigesnationalparker.se/park/soderasens-nationalpark/upplevelser/utstallningen/> (hämtad 21/4 - 2021)

s. 30 Turistmål, Söderåsen / Röstånga Turistbyrå <https://turistmal.se/?index=item&id=1482> (hämtad 21/4 - 2021)

s. 32 Digital Museum Åstorps station, före 1917 <https://digitaltmuseum.se/021018145517/astorps-station-fore-1917> (Hämtad 21/4 - 2021)

s. 33 Tillträde Förbjudet, Björnåsens stenbrott i Åstorp <http://www.tilltradedeforbjudet.se/page75/> (hämtad 21/4 - 2021)

s. 34 Leader Nordvästra Skåne (2020) Tingvalla – En port till Söderåsen <http://www.leadernordvastraskane.se/nyheter/2020/11/04/tingvalla-en-port-till-soderasen/> (hämtad 20/4 - 2021)

s. 66 Statens Konstråd (2019) Marmorlinjen i Gamlegården i Kristianstad av konstnärerna Anna Högberg och Johan Tirén.
Foto: Ricard Estay
<https://news.cision.com/se/statens-konstrad/i/marmorlinjen-i-gamlegarden-i-kristianstad-av-konstnarerna-anna-hogberg-och-johan-tiren--,m22178> (hämtad 21/4 - 2021) (s. 68)

Övriga bilder är författarens egna.

Det här projektet hade inte varit möjligt utan följande personer.

Ett stort tack till Stefan Lindberg, för din vägledning, ditt stöd, och din entusiasm. Du fick mig att sträva efter att bli bättre och noggrannare.

Tack till Bengt Nordén på Åstorps kommun för ett fint samarbete och för förtroendet.

Tack från djupet av mitt hjärta till min sambo Frida för ditt enorma stöd. Tack för att du tog hand om mig och trodde på mig när jag inte gjorde det själv.

Tack till min familj, och Lotta och Joakim för ert stöd och hjälp.

Slutligen tack till alla som på något sätt hjälpt mig under dessa fyra månader.

Publicering & Arkivering

Godkända självständiga arbeten (examensarbeten) vid SLU publiceras elektroniskt. Som student äger du upphovsrätten till ditt arbete och behöver godkänna publiceringen. Om du kryssar i JA, så kommer fulltexten (pdf-filen) och metadata bli synliga och sökbara på internet. Om du kryssar i NEJ, kommer endast metadata och sammanfattning bli synliga och sökbara. Fulltexten kommer dock i samband med att dokumentet laddas upp arkiveras digitalt.

111

Om ni är fler än en person som skrivit arbetet så gäller krysset för alla författare, ni behöver alltså vara överens. Läs om SLU:s publiceringsavtal här: <https://www.slu.se/site/bibliotek/publicera-och-analysera/registrera-och-publicera/avtal-for-publicering/>.

- ☒ JA, jag/vi ger härmed min/vår tillåtelse till att föreliggande arbete publiceras enligt SLU:s avtal om överlåtelse av rätt att publicera verk.
- ☐ NEJ, jag/vi ger inte min/vår tillåtelse att publicera fulltexten av föreliggande arbete. Arbetet laddas dock upp för arkivering och metadata och sammanfattning blir synliga och sökbara.